

# La Voz de Menorca

Diario republicano desde su fundación

Año XXVII. — Número 8807

... 10 céntimos  
... 20  
En la Isla, al mes. . . . . Ptas. 2'00  
Resto de España . . . . . » 3'00  
Extranjero, al año. . . . . » 50'00

MAHON, MIERCOLES 2 DE NOVIEMBRE DE 1932

REDACCION Y ADMINISTRACION  
CALLE DE FERMIN GALAN, 21

CRONICA DIARIA

## Cada cual en su lugar

Los periódicos llevan el manifiesto de los directores de « El servicio de la República », disolviendo el grupo parlamentario y dando libertad a los diputados de inscribirse o pasarse al grupo que les sea más conveniente para el Gobierno de la Nación.

Se alega en dicho manifiesto que el grupo que se formó fué para defender la República y consolidarla, y que una vez consolidada y no haber peligro para ella cada cual puede volver a su vocación, suspendida con vistas a la fortificación del régimen.

Cierto es que el grupo de intelectuales que firman el manifiesto se formó cuando la Dictadura, y célebre es aquel « De donde est Monarchia » en que terminaba un artículo de Gasset, que no dudamos pasará a la Historia.

Mucho ha trabajado para la República el grupo de intelectuales capitaneados por Gasset. Hay que agradecerle, y se lo tienen que agradecer quienes tengan espíritu republicano y amen a España.

Quiéren volver estos hombres a los libros, que dejaron para entregarse a un acto de ciudadanía. Por esto su aportación y apoyo al régimen representaba un sacrificio enorme, y lo hicieron porque era necesario al progreso de España, a sus libertades y a su dignidad.

No son políticos hombres como Ortega y Gasset, Marañón y Pérez de Ayala.

Son hombres que ven claro a través de las teorías y de la metafísica de sus raciocinios; son grandes constructores doctrinarios, pero que no sirven para luchar contra una realidad áspera y dura como es la política, que es modelación y no plano; en fin, aquéllos son constructores de ideales, pero los políticos son los que los realizan, los que les dan forma histórica.

Nosotros creemos que hacen bien al volver a sus libros, a su cuarto silente a crear fantasmas ideales, para que el político tenga planes sobre que poder construir.

Negar el apoyo intelectual sería negar la misma sustancia histórica. Gasset mismo está mejor en su filosofía que en la política; pero negar que Gasset haya sido uno de los que más han acertado en el estudio del problema español es hacer una tremenda injusticia. Pero la solución del problema en su parte real e histórica está encomendada a los políticos, no a unos hombres que están muy por encima de las superficies y que solo tienen un pie en la realidad para no perder el equilibrio en las alturas.

Buen servicio han hecho estos hombres, y buen servicio volverán a prestar el día que España los necesite, porque, al fin y al cabo, ellos forman parte del prestigio que España goza en el mundo de las letras y de las ciencias.

de esfuerzos al mejoramiento de los puertos balears, al puerto de Mahón y no pienso solamente (óigalo bien el señor Lamamié de Clairac) en la importancia que comercialmente pueda tener este puerto, sino—¿lo oye S. S.?—incluso en su importancia militar. (Muy bien) Porque, sin ser yo espíritu guerrero, sin haber nacido en mí, ni tener que depurarme de ellas, ninguna clase de ilusiones bélicas, sabiendo que la misión de España es misión de paz, no acepto que determinadas posiciones, que pueden ser el eje de la independencia nacional, queden completamente indefensas. (Muy bien.)

Se todo lo que supone la importancia de la defensa de las islas Baleares y el que éstas no se hallen al alcance de la mano de la primera nación rapaz y audaz que, en sus ímpetus de dominio quiera apoderarse de las islas Baleares. Y el ministro de Obras Públicas viene a pedir al Parlamento que autorice la realización de unas obras, en virtud de las cuales la rada de Mahón, esa rada de Mahón tan codiciada, tan justamente codiciada por quien tenga un sentido del valor geográfico de las Baleares, no sea una rada encenagada, donde apenas puedan entrar barcos de calado ridículo, sino que, para todos los eventos, sea una rada donde puedan anclar buques de todo calado. ¿Por qué el espíritu ultrapatriótico de S. S., que debiera estar en este sentido que expongo desbordando el mío, puede encontrar motivos de reproche en esta actitud del ministro de Obras Públicas? (El señor Lamamié de Clairac: ¿Me permite S. S.?) Lo que S. S. quiera. (El señor Lamamié de Clairac: Yo suscribo todo lo que ha dicho S. S. en relación con las islas Baleares, con su importancia y hasta con el aspecto naval y militar. Mi pregunta no es sobre eso; es sobre la urgencia tan grande que ha existido para prescindir de esos requisitos de la ley de Contabilidad y de Administración y sobre las suspicacias que pudiera determinar en relación con los momentos actuales. Es un problema muy concreto.) Pues el problema concreto es que al ministro de Obras Públicas le parece que todo lo que sea adelantarse meses, semanas y días en que la rada de Mahón esté en el grado de capacidad y de utilidad que su situación geográfica exige, debe procurarlo para que no se detenga por nada la realización de esta obra.

El ministro de OBRAS PUBLICAS: Tal es la razón de urgencia, y las formalidades de que se pretende prescindir, señor Lamamié de Clairac, son tan claras, tan sencillas, tan diáfanas, que su exposición no necesita ninguna clase de recovecos. Son las siguientes: aprobado técnicamente este proyecto, con fecha 5 de octubre, el ministro de Obras Públicas llevó al Gobierno, y el Gobierno aceptó y está en el Parlamento, incluida en el proyecto de Presupuestos, una consignación específica, alrededor de 6 millones de pesetas (en forma que no pueda confundirse con ninguna obra de esta clase), para las de dragado del puerto de Mahón.

Es decir, que el ministro de Obras Públicas ha entendido que las necesidades del puerto de Mahón son de tal naturaleza que han de quedar fijadas, claveteadas en el presupuesto en forma que, cual hizo por lo que respecta a las obras de los puertos canarios, no pueda confundirse con ninguna otra clase de necesidades de este género, cualesquiera que ellas sean, en el sentido de que si surge la necesidad de obras de dragado en otros puertos rebasando la cifra de consignación global que a tales efectos se consigne en el presupuesto, jamás esas necesidades determinen la merma de una sola peseta en la consignación del puerto de Mahón. Hecha ya esa consignación en el proyecto de presupuesto a informe de la Cámara, dice S. S.: ¿Por qué se pretende prescindir del informe del Consejo de Estado? ¿Por qué se pretende prescindir del informe de la Intervención general? Pues por la sencilla razón de que, cual sucedía en el proyecto que examinábamos antes, el Consejo de

Estado y la Intervención general tienen que informar, automáticamente, de modo negativo por no existir consignación en el presupuesto de 1932. Es de advertir que este proyecto de ley que se está examinando, ni remotamente—y llamo a S. S. la atención sobre la responsabilidad de determinadas sugerencias que pueden desprenderse de sus palabras—, ni remotísimamente tiene relación alguna con ese acontecimiento de que S. S. hablaba, de una próxima visita de carácter internacional; no quiero dejar de explicar a S. S. la gestación que en el ánimo del ministro de Obras Públicas ha tenido ese proyecto cuando esa personalidad a quien se refería no había pensado en venir a España y ni siquiera era jefe del Gobierno, ni ese viaje podía tener la importancia que S. S. le atribuye.

Pues bien, el Ministro de Obras Públicas ha entendido que debe y puede ganarse estos meses hasta la consignación presupuestaria diciendo al Parlamento cosa tan limpia como ésta: en el presupuesto para 1933 va consignada una cantidad para obras de dragado del puerto de Mahón, donde el Estado ha consumido una cantidad de millones muy considerable en el Ramo de Guerra que, sin la realización de esta obra, son completamente estériles; el Ministro de Obras Públicas viene a decir, creyendo interpretar la voluntad del Parlamento: vais a votar 6 millones de pesetas para el dragado del puerto de Mahón; de esta cantidad no se puede disponer hasta 1.º de Enero de 1933; dejáme que actúe ya, verifique la subasta, realice esta tramitación en forma de que, cuando dispongamos de dinero a 1.º de enero de 1933, pueda la obra estar ya adjudicada, cumpliéndose todos los requisitos en cuanto a la subasta, para no perder inútilmente e. t. s. meses que nos faltan.

Si el Parlamento entendiera que esta obra es dudosa, que esta obra no se debe realizar, estamos todos al cabo de la calle, ni la subasta tendría siquiera efectividad; pero si el Gobierno cree en esto interpretar el sentimiento general y unánime del Parlamento, incluso el de S. S.; si el Gobierno tiene esta firmeza en su convicción de que interpreta el criterio de toda la Cámara, creo que es cosa liviana el que venga a pedir la autorización para verificar, desde luego, la subasta en forma que, cuando en enero se disponga de crédito, se empiece a trabajar.

Esto lo agradecerá la utilidad de la obra, que es inmensa desde todos los puntos de vista, que es enorme, que es trascendental, que se lo dice a S. S. un ministro que, por su significación política y por su historia, no tiene ni ha tenido jamás el menor resabio militarista, pero que también ama y quiere la independencia de su Patria, que por muy profundas que sean sus ideas internacionistas, querría ver, desde luego, a España en un concierto de paz internacional, como una hermana, y en el rango en que pudieran estar las naciones de primera fila; pero que no quisiera ver a España sujeta ni sometida a ninguna otra nación. Y esto que lo dice a S. S. un Ministro socialista debe tranquilizar el espíritu patriótico de su señoría, que en este caso creo yo que debiera sentir más finas y más hondas exaltaciones que las que siente un Ministro socialista. (Aplausos.)

El señor LAMAMIE DE CLAIRAC: Pido la palabra.

El señor VICEPRESIDENTE (Baróns): La tiene S. S.

El señor LAMAMIE DE CLAIRAC: Las manifestaciones del señor Ministro de Obras Públicas me han convencido de la utilidad de mi propia intervención porque han servido para explicar claramente, diáfananamente cuáles eran los propósitos de S. S. y del Gobierno en resolución con este proyecto de ley; pero he de recoger algunas de ellas, empezando por la última, aquella referente a la responsabilidad que yo contraía por la sugerencia, por la expresión de una duda, de una suspicacia que aquí había podido proferir; mas quiero recordar, señor Ministro de Obras Públicas, que

la sugerencia de esa duda en España no ha nacido precisamente del sector político-mío, sino que ha nacido del propio sector político de su señoría, que ha sido donde, realmente, se ha hablado de estos temores, interpretando equivocadamente, como sea, palabras del señor Presidente del Consejo de Ministros. De modo, señor Ministro de Obras Públicas, que no traigo yo aquí a colación una suspicacia de esta naturaleza, sino precisamente en orden a que por el Gobierno se puedan reiterar aquellas seguridades que aquí se daban el otro día, desvaneciendo todo recelo que pudiera tener relación con lo que es la esencia de este proyecto de ley: que no es, señor Ministro de Obras Públicas, que yo me oponga a que se hagan unas obras en Mahón.

No necesito hacer gala aquí de exaltaciones patrióticas para proclamar todo mi deseo de que las islas españolas, de que las propias colonias españolas, pero muy en especial las islas Canarias y Baleares, estén defendidas contra cualquier agresión de cualquier potencia, que pudiera algún día hacer un acto contra España. Nada de eso lo puedo regatear, ni lo he regateado nunca, ni lo regateo ahora.

Ese no es el problema, como no lo es tampoco el que no quiera que se satisfagan aquellas justas aspiraciones de Mahón, en orden a que sean visitadas también las islas de Menorca por ese contingente de turistas que va a Baleares y no suele pasar de Mallorca porque tiene que utilizar otros medios de locomoción, que no son los propios grandes trasatlánticos en que son conducidos a la isla de Mallorca. No es eso; la cuestión que yo planteaba, y que vuelvo a repetir a su señoría, era la de la urgencia. Porque dice su señoría: « Pero si el problema es muy sencillo! Yo no digo más sino que esto cuesta seis millones de pesetas. » Yo he de empezar por manifestar que acaso si este proyecto se hubiera aprobado sin que nadie hubiera solicitado la palabra para pedir explicaciones, no se hubieran enterado los señores Diputados de que las obras de dragado del puerto de Mahón importarán seis millones de pesetas, porque esto no lo dice el proyecto de ley, ni tampoco lo expresa el dictamen de la Comisión. Pero, en fin, decía su señoría: « Esto va a costar seis millones de pesetas. »

Yo no voy a pedir que se gasten antes de 1.º de enero de 1933; pero voy a solicitar del Parlamento que me autorice para ir caminando en forma tal que en 1.º de enero de 1933 puedan empezarse ya las obras por estar efectuada la subasta correspondiente. Y yo digo: Será ese el problema; pero lo que no está plenamente justificado, lo que no se nos ha dicho aquí es que porque hoy no se concediera la autorización eso fuera a retrasarse por no poder comenzar a hacerse desembolsos sin ese sistema abreviado que no sabemos en qué consiste, como no sea en prescindir de las formalidades de la ley de Administración y Contabilidad. Dice S. S.: « Es que las formalidades de que se va a prescindir son: el informe de la Intervención general y el del Consejo de Estado. » Los artículos pertinentes de la Ley de Administración y Contabilidad, lo mismo aquel que se refiere al otorgamiento de créditos extraordinarios y suplementos de crédito, cual es el 41, que el 55, que habla de los casos en los cuales se puede prescindir de la subasta e ir al concurso, lo que piden es el informe de la Intervención general y el del Consejo de Estado sobre la necesidad de urgencia; la urgencia del proyecto en el orden técnico, que no es la urgencia que nosotros podemos considerar aquí en un orden patriótico o general, pero en realidad, sin base para ello. Si se dijera: « Con el artillado de Mahón o con las obras que haya podido realizar el Departamento de Guerra no hay posibilidad de hacer cosas determinadas si no se apoya la acción mediante la estancia de acorazados, submarinos, etc. », y a ello acompañara el informe técnico co-

## Sobre el dragado del puerto de Mahón

### SESION DE CORTES

El señor Ministro de OBRAS PUBLICAS: (Prieto): Pido la palabra.

El señor VICEPRESIDENTE (Baróns): La tiene S. S.

El señor Ministro de OBRAS PUBLICAS: Voy a dar al señor Lamamié de Clairac las explicaciones que demanda, y la Cámara me habrá de dispensar que teniendo gran similitud el proyecto de ley que se está examinando con el que las Cortes acaban de aprobar, forzosamente, y para disipar esas suspicacias que no creo puedan existir en ningún ánimo y que ni siquiera las llegará a provocar con sus palabras el señor Lamamié de Clairac—, haya de decir cosas idénticas a las que hace unos momentos expuse.

En el viaje realizado por mí a las islas Baleares, acompañando a S. E. el Presidente de la República en su excursión por el Mediterráneo, he de recoger el clamor de toda Menorca y de la representación parlamentaria de aquellas islas sobre el abandono verdaderamente enorme (no quiero utilizar otros calificativos) en que se encontraba y se encuentra rada tan importante por toda clase de razones como la de Mahón.

En primer lugar, S. S. desconoce la tendencia, muy justa, de todos los menorchinos de que una corriente turística formidable que desde hace algunos años, pero muy particularmente en los dos últimos, ha ido enfocándose hacia las Baleares no quede reducida de una manera estricta a la isla de Mallorca, sino que también la comparta la de Menorca, para lo cual esta isla tiene los suficientes atractivos de una vegetación que pudiéramos considerar fundamentalmente distinta a la de Mallorca y de ser, desde el punto de vista turístico, un paisaje por completo diferente. Su señoría se ha fijado solamente en una escala de grandes líneas trasatlánticas, pero no ha hablado del enorme número de turistas de todas las nacionalidades europeas y de muchas de América, que constituye hoy, en la isla de Mallorca, un contingente de población verdaderamente colosal, que significa el ingrediente más formidable para Mallorca, la que

vive hoy, en gran parte, del turismo, y que Menorca desea, en este orden, el auxilio económico del Estado muy justamente, porque atravesase una crisis de trabajo que, aun atenuado con los beneficios que su maravillosa industria de calzado obtiene a cuenta de la desventaja cambiaria de nuestra peseta, es muy profunda en toda la isla, y las señales de asentimiento de los señores Diputados de Baleares que escuchan cerca de mí estas palabras son la prueba plena de mis afirmaciones.

Hube yo, con una curiosidad impertinente, de querer averiguar en qué estado se encontraban estas demandas, y entonces supe—la averiguación no me costó gran trabajo—que había una iniciativa interministerial, a base de la cual el Estado había ya prometido realizar determinados trabajos (probablemente hombre muy próximo en ideología política de S. S. y con asiento en este Parlamento podría informarle con mucho más conocimiento en la materia que yo), de los cuales trabajos, una parte estaba confiada al Ministerio de la Guerra, otra al Ministerio de Marina y otra al de Obras Públicas. Puse diligencia en lo que me competía, y lo que me competía era, principalmente, estas obras de dragado, cuya realización propongo a la Cámara, obras que no responden a una improvisación, como pudiera deducirse de las palabras de S. S., sino que son fruto de un estudio técnico llevado quizás con excesiva lentitud. Y llegado el momento de la aprobación técnica, en esta fecha de la primera decena de octubre señalada por S. S., de la misma manera que cuando distribuí el crédito global votado por estas Cortes para los puertos españoles, y, al hacer la merma en sus consignaciones, pasando incluso por el dolor de herir intereses locales que me son muy afectos, hice del reparto la base inmovible de que no se quitara un solo céntimo de todo lo que necesitaban los puertos canarios, he tenido ahora (por una serie de razones que, quizás, debieran estar más profundamente exaltadas en el ánimo de S. S. que en el mío) que no puedé regatearse ninguna clase

# TINTORERIA CARMELO CARRERAS

Ha abierto al público su nuevo taller de TINTORERIA, LAVADO Y PLANCHADO EN SECO de toda clase de prendas usadas, recién instalado en la calle PI Y MARGALL, 194.

Primera casa en Mahón dedicada a esta industria, con material moderno, hecho exprofeso y de superior calidad. Especialidad en el lavado y planchado de trajes de caballero y vestidos de señora. También se lavan trincheras.

El lavado en seco puede verificarse en cualquier clase de ropa y prendas, sin distinción de calidades como sobretodos, guerreras, sombreros, guantes, boás, abrigos de piel, cortinas, tapetes de mesa, etc., etc.

Los trabajos se efectuarán con la rapidez que se desee.

PRECIOS MUY ECONOMICOS.

Habrà sucursales en todos los pueblos de la Isla

## Crónica local y general

### El viaje del Gobernador

Ayer partió para Barcelona, siguiendo de esta capital viaje para Palma, el Gobernador Civil de la provincia nuestro entrañable amigo don Juan Manent.

A despedirle fueron las autoridades, concejales del Ayuntamiento, representaciones del Comité Republicano y de la Juventud Republicana, y numerosos amigos.

El Gobernador ha hecho como habrán visto nuestros lectores, una hermosa campaña escolar en la Isla siguiendo a la que viene haciendo en Mallorca.

Celebramos que la primera autoridad de la provincia haya tenido un feliz viaje.

Desde estas columnas le despedimos cordialmente y con el deseo de que su labor en esta Isla obtenga los frutos que es merecedor.

### Denuncia

Por la guardia civil del puesto de Alayor ha sido denunciado un vecino de San Cristóbal por llevar apagada la luz roja posterior del automóvil que conducía, infringiendo el artículo 5.º letra g. del Reglamento de Circulación Urbana e Interurbana.

### Donativos

El señor Alcalde de esta Ciudad, ha recibido de una señora del término de San Clemente que oculta su nombre y por mediación del Concejal don Bernardo Seguí, la cantidad de 25 pesetas como donativo para los Establecimientos municipales de Beneficencia.

Los vecinos de la calle de Ramis, han entregado al propio señor Alcalde, la suma de 13'25 pesetas, también como donativo para dichos establecimientos, por el sobrante de lo recaudado durante las fiestas de la Ciudad, celebradas en septiembre último.

Muy bien por los caritativos donantes.

### De FOOT-BALL

Sabemos, de buena fuente, que el próximo domingo día 6 del actual, en el campo de la Unión Sportiva, sito en la calle de San Carlos, tendrá lugar un interesante partido de foot-ball, a beneficio del veterano ex-jugador de aquella sociedad deportiva, don Francisco Morro, nuestro apreciado amigo.

En dicho partido se alinearán frente a frente el primer equipo de la Unión Sportiva y otro equipo de veteranos formado por jugadores antiguos de la «Unión Sportiva» y del «Mahón F. C.», que tan alto pusieron el pabellón deportivo de Menorca.

### De viaje

En el vapor «Jaime II» embarcaron anoche para Barcelona setenta y dos pasajeros, entre ellos la señorita Mercedes Santamaría, Directora del Dispensario de la Caja de Pensiones y once señoritas más que residen en esta ciudad.

También embarcaron los artistas de variedades «Troupe Bárcenas», algunos soldados y marineros de la armada.

### Nota comercial

Exportación.—En el vapor correo fueron embarcados ayer para Barcelona 321 bultos con 11.334 kilos de mercancías; entre ella calzado, caza, marisco, langostas, aparatos de radio, alpargatas y tacones de goma, género de punto y de algodón, fruta y hortalizas, queso, aves y conejos, huevos, muebles usados, 55 cueros salados, envases vacíos y otros efectos.

Licenciados y reclutas  
Anoche salieron para Barcelona en el vapor correo, quince marineros de la armada, con licencia ilimitada que prestaban servicio en esta Base Naval.  
—Para Cartagena marcharon siete reclutas de la armada, que residen en esta isla.

Interesantísimo partido de foot-ball  
Tendrá usted ocasión, aficionado, de comprobar el próximo domingo día 6, en el campo de la Unión Sportiva, cual es la técnica y el juego más perfecto, si la de los veteranos ex-jugadores de nuestros dos gloriosos clubs o los del primer equipo actual de la Unión Sportiva.

Vea usted el equipo selección de veteranos:  
José Torres, (U. S.)  
Poncio Jiménez, (M. F. C.); Juanito Bagur, (M. F. C.)  
Emilio Orfila, (U. S.); Darwin Sintés, (U. S.); F. Canles, (U. S.)  
Francisco Morro, (U. S.); F. Sintés, (U. S.); A. Cladera, (M. F. C.); C. Blanco, (M. F. C.); M. Sintés, (U. S.); y Ricardo Busutil, (U. S.)

## COMITE REPUBLICANO

MAHON

Se recuerda a los señores que forman este Comité, que esta noche, a las 9:30, se celebrará una reunión para tratar asuntos de importancia.  
Mahón 2 noviembre 1932.—El Vice-Secretario, B. Oleano.

## Noticias marítimas

Vapores correos

Anoche zarpó para Barcelona el vapor «Jaime II» con el pasaje, la valija y carga.

Regresará mañana.  
—Nos dicen que el vapor «Ciudadela» salió ayer por la mañana del puerto de su nombre para Palma.

El buque «Dédalo»

Continúa aprovisionándose de agua y carbón el mencionado buque portaviones.

## REMITIDO

Mahón 2 noviembre 1932.

Señor Director de LA VOZ DE MENORCA

Localidad.

Muy señor mío: Le estimaría de cabida en las columnas del diario de su dirección a las siguientes líneas para poner las cosas en su debido lugar. Es favor que le agradecerán.

LOS OBREROS DE LA «COLLA»

Leído el suelto «Los obreros del muelle» publicado en «Justicia Social», hemos de hacer constar que está mal informado el cronista. Somos ocho obreros que trabajamos en la «colla» para el desembarque de mercancías de los vapores de la Transmediterránea; y exclusivamente hacemos este trabajo, sin atender a otros. Por esto extrañamos que el cronista de «Justicia Social» diga que en los días libres nos ocupamos en la descarga de los veleros que arriban a este puerto cargados de mercancías. Nosotros los que oficialmente pertenecemos a la «colla» no lo hacemos, y lo hacemos constar para evitar torcidas interpretaciones.

Ahora hay cinco suplentes que ganan menos jornal que nosotros y es fácil que alguno de ellos haya sido solicitado, por falta de brazos, para la descarga de algún velero.  
Así es la realidad, y no como la pinta el cronista, que no ha bebido en buenas fuentes en este asunto.

LOS OBREROS DE LA «COLLA»

respondiente, entonces podría justificarse la urgencia del caso.

Yo no digo que no deban hacerse las obras de dragado del puerto de Mahón, ni resto mi voto, ni muchísimo menos, a todo lo que sea la defensa en el orden internacional, en el orden de la guerra o en el orden naval, de esas islas y, muy especialmente, de esa misma rada de Mahón. El caso que yo concretamente señalaba era la urgencia. ¿Por qué? Por la coincidencia con cierta suspicacia, que no la traigo yo, señor Ministro, sino que existe en el ánimo de las gentes. Además, existe otro temor más general, incluso de posibilidad de un conflicto entre otras naciones y que, realmente, hoy tiene la opinión pública algo suspensa sobre el particular. Antes le pedí a S. S. que tratara de desvanecer esa coincidencia; yo he escuchado las manifestaciones de S. S. y me complace en haberlas provocado.

Ahora podrá observar S. S. una cosa que podrá parecerle un contrasentido, y es que no votaré en contra del proyecto de ley. He hecho estas manifestaciones y quiero que consten en el «Diario de Sesiones». He provocado, como antes he dicho, las de S. S. Por ellas sabrá la Nación cuál es la manera de pensar del Gobierno y que el Parlamento va a revalidar o, mejor dicho, a consagrar una infracción más de la ley de Administración y Contabilidad. Pero, en fin, se han oído los motivos para ello, y no me han convencido en cuanto al caso concreto de la urgencia que pudiera suponer ocho, diez o doce días de retraso. El señor Ministro lo dice, y yo, hechas las manifestaciones anteriores, doy por terminada mi intervención.

El señor Ministro de OBRAS PUBLICAS (Prieto): Pido la palabra.

El señor VICE-PRESIDENTE (Barrés): La tiene S. S. para rectificar.

El señor Ministro de OBRAS PUBLICAS: Para agradecer las manifestaciones del señor Lamamié de Clairac respecto a su propósito de sumar su voto a esta resolución que el Gobierno propone a las Cortes, y para decir, robusteciendo así la convicción con que S. S. presta el voto, que no se trata de un retraso de diez o doce días, sino de un retraso de diez o doce días, sino de una demora que, forzosa e inevitablemente, había de ser, por lo menos de lo que falta de año. Porque no se podría empezar a tramitar este expediente ante el Consejo de Estado ni ante la Intervención general mientras no estuviese en la «Gaceta», promulgada, la ley de Presupuestos para el año 1932.

Entonces es cuando se podría incoar el expediente, porque de otra manera—lo he dicho con tanta reiteración esta tarde que me da grima repetirlo—el Consejo de Estado y la Intervención general tienen que decir automáticamente que no, porque no hay consignación, y lo que venimos a pedir, sencillamente, al Parlamento es que nos autorice para ir a la subasta, porque tampoco esos preceptos a que S. S. ha aludido tienen congruencia con este caso; es decir, cuando se hace la consulta, a fin de que se le dispense al Gobierno de ir a la subasta

o al concurso para la realización de determinada obra.

El proyecto de ley ya dice que el procedimiento es la subasta, y yo no he hecho ninguna revelación de carácter excepcional ante el Parlamento al aclarar que la cifra aproximada de estas obras de dragado es del orden de los 6 millones de pesetas, porque esa cifra, como indiqué antes a S. S., está consignada en el proyecto de Presupuestos ya leído en el Parlamento y sometido al examen de la Comisión de presupuestos, pues allí se dice que la consignación para las obras de dragado del puerto de Mahón es de 6 millones de pesetas.

En cuanto a la utilidad comercial—me refiero al aspecto comercial turístico de la rada de Mahón—, no tiene S. S. más que fijarse en este procedimiento novísimo que S. S. conoce, de que hoy día la mayor parte de los turistas que hacen estos cruceros (los más frecuentes del mundo son los del Mediterráneo), ni siquiera se alojan en hoteles, sino que viven a bordo de los barcos que les sirven de hotel. Estos grandes barcos, esos buques-palace, que tanto frecuentan el puerto de Palma de Mallorca, se encuentran imposibilitados de entrar en Mahón, y sería una fuente de riqueza facilitar esa escala, hacer que esos trasatlánticos que entran casi a diario en Palma pudieran entrar en Mahón.

De modo que realizamos una obra en el orden mercantil—aunque no fuera más, que hay otras muchas razones—, y el que ganemos estos tres meses para la ejecución de las obras, cuyo estudio técnico está terminado, no debe alarmar a nadie, y mucho menos a un espíritu tan exquisitamente ponderado como el del señor Lamamié de Clairac.

Termino agradeciendo a S. S. que sume su voto al de la totalidad de la Cámara, para que en torno a este asunto no quede la menor neblina de duda ni de suspicacia.»

Sin más discusión fué aprobado el dictamen, anunciándose que se sometería a la aprobación definitiva de la Cámara.

El Fomento del Turismo ha cursado el siguiente telegrama:

«Madrid.

Ministro Obras Públicas.  
Acabamos leer prensa discurso completo defensa obras dragado puerto Mahón habiéndonos entusiasmado brillante alegato conveniencia ventajas turismo felicitámosle cordialmente.—Fomento del Turismo de Menorca.»

## CAZADORES

Al objeto de proceder a la constitución de la «Sociedad de Cazadores de Mahón» y nombramiento de su Junta de Gobierno, se replica la asistencia de los señores inscritos y que deseen inscribirse, a la reunión que se celebrará en el local del casino «Nuevo Centro» (Plaza de la Democracia) a las 21 horas del día 4, del corriente.—La Comisión.

## Teatro Principal de Mahón

Compañía de Comedias PLUS-ULTRA en la que figura la distinguida primera actriz DOÑA TRINI GUITART

HOY

MIÉRCOLES DÍA 2 DE NOVIEMBRE DE 1932

6 tarde

9'45 noche

La zarzuela en un acto

LOS GRANUJAS

Don Juan Tenorio

Drama fantástico religioso en 7 actos del inmortal don José Zorrilla.

La humorada cómica-lírica en 1 acto de don Pablo Parellada

TENORIO MUSICAL

Sábado: PAPA PIERNAS LARGAS película sonora por Janet Gaynor.  
En breve: ¿CUANDO TE SUICIDAS? por Imperio Argentina.

## CASINO DEL CONSEY

JUEVES 3 NOVIEMBRE. A las 6 y cuarto. SESION POPULAR

Entrada única 0'40 céntimos

La producción muda de cow-boys:

## La luz del desierto

Drama emocionante de la vida y emociones en el OESTE Americano

Sábado: La primera gran película HABLADA del galán John Gilbert titulada

## El destino de un caballero

## SALON VICTORIA

HOY MIÉRCOLES A LAS 6'30 Y A LAS 9'30

LA PELICULA SONORA MAS COMICA DEL MUNDO

Buster Keaton

(PAMPLINAS)

## Pobre tenorio

Buster Keaton

Tarde: B. 75. G. 50. Noche: ENTRADA UNICA 0'50. Unico día de esta cinta

Sábado tarde y noche: NIEBLA por Maria Ladrón de Guevara, Rafael Rivelles

LA CANCION DE PARIS - MAURICE CHEVALIER

# HOTEL BUSTAMANTE

MAHON

**MENU PARA HOY**  
Entremeses variados  
Puré de guisantes  
Estofado a la catalana  
Filetes de pescado  
Ternera asada  
Postres variados

**MENU PARA MAÑANA**  
Entremeses variados  
Escupinas  
Caneloni  
Pescado a la parrilla  
Filete de cerdo con setas  
Postres variados

Precio del cubierto.	5
Boques 10 comidas clase superior	35
Boques 10 especial	25
Abono mensual comida y cena (superior)	150
(especial)	110
Hospedaje completo por día (tout compris)	10

**EL COK** es el carbón ideal para cocinas económicas.  
**EL COK** es el combustible más barato.  
**EL COK** es el carbón de más calorías y por lo tanto el de más rendimiento.

**PRECIOS:** Tamaño grande puseo a domicilio a 4'75 los 40 kilogramos. Tamaño pequeño puseo a domicilio a 5'25 los 40 kilogramos.

Se arreglan gratis las cocinas para el empleo del carbón de COK.

Encargos: En las oficinas de la Sociedad General de Alumbrado, Plaza de Pablo Iglesias, antes Príncipe), 19.

tendidos con motivo de los sucesos de agosto, incluso el general armero señor Perterguer.

**Incendiaros en acción.** — En Bilbao unos desconocidos incendiaron la iglesia del barrio de San Pedro, la que quedó destruida.

**A clase.** — Han cesado las protestas de los estudiantes en Madrid y se han reanudado las clases normalmente.

## LOS ABISMOS DEL MAR

El Departamento Hidrográfico de la Marina de Guerra de los Estados Unidos, publica un informe sobre el resultado de las mediciones practicadas en los mares, del cual se desprende que la profundidad máxima de todos los mares está en el Océano Pacífico, en el punto llamado abismo de Mindanao, no lejos de las Filipinas (exactamente a 9 grados, 41' 18" de latitud Norte y 126 grados, 50' 15" de longitud Este), medido en 1927 en metros 11.800 por el crucero alemán « Emden ».

Profundidades de diez mil metros fueron medidas en varios puntos de la parte septentrional del Océano Pacífico; en la parte meridional la máxima profundidad hasta ahora medida fué de 10.310 metros, el llamado abismo de Aldrich, al norte de Nueva Zelanda.

El Océano Atlántico no tiene profundidades semejantes. La máxima es el llamado abismo de Nates (9.324 metros) cerca de las Antillas. En la parte meridional del Atlántico la máxima profundidad hasta ahora medida, por el barco alemán « Meteor », en 1926, fué de metros 8.800, al este del extremo meridional de la América del Sur.

Aún menores son las profundidades de los otros mares, según las medidas hasta ahora practicadas. La máxima del Océano Índico es de 7.430 metros, al sur de Java. En el Océano Glacial Ártico, Sir Hubert Wilkins midió en 1926 un abismo de 5.950 metros; en el Océano Glacial Antártico, la máxima profundidad conocida hasta el día es de 4.758 metros.

# SERVICIO TELEGRAFICO

DE LA VOZ DE MENORCA

DE NUESTROS CORRESPONSALES

Madrid 1 a las 18 y a las 23 30

## El momento político

Notas de actualidad

El señor Herriot en España

**Visitas y excursiones.** — El jefe del Gobierno francés señor Herriot y su esposa salieron a las 9 y 15 de la mañana la casa de Velásquez situada en la Montaña; después visitaron detenidamente el Escorial y regresaron a la una de la tarde para asistir al banquete con que se obsequiaba al Presidente de la República señor Alcalá Zamora.

**Banquete de honor.** — Dicho banquete se celebró en el Palacio Presidencial con asistencia además del invitado, de la señora e hijas de Alcalá Zamora, señores Mañá, Zulueta, Carner, Prieto, Casares, de los Ríos, Alborno, Herbet, Malwy, Dalimier, las señoras de los mencionados, Autoridades y Diplomáticos; después del banquete el Presidente de la República impuso al del Gobierno francés las insignias de la orden de la República.

**Recepción de periodistas.** — El el Salón de Actos de la Embajada francesa el señor Herriot dió una recepción en honor de los periodistas españoles y extranjeros; esta fiesta periodística se vió animadísima y resultó muy lucida y brillante.

**Declaraciones.** — Ante los representantes de la prensa nacional y extranjera el señor Herriot ratificó sus declaraciones recientes en el sentido de que su viaje a España carece de la significación que quisieron atribuirle algunos elementos; Francia, dijo luego el señor Herriot, ha trabajado y trabaja por afirmar la paz, pero sin descuidar su defensa porque así lo aconseja la experiencia adquirida cuando las invasiones de 1870 y de 1914; luego en conversaciones particulares con los periodistas extranjeros el prestigioso gobernante francés reafirmó las anteriores declaraciones.

**Una inconveniencia y un incidente.** — Cuando el señor Herriot para refrendar las anteriores daba su palabra de honor en nombre de Francia, un periodista se permitió expresar sus dudas; el gobernante francés muy correcto, pero al mismo tiempo indignado cortó inmediatamente el diálogo; el Embajador de Francia obsequió luego a los concurrentes con un refrigerio.

**Comida oficial.** — Por la noche en la Embajada francesa se dió una comida oficial a la que asistieron el Presidente de la República, el Gobierno y el personal de la casa.

Varios pormenores. — La Juventud Re-

publicana de Madrid ha invitado a todos los jóvenes demócratas a que acudan a la Estación a despedir al señor Herriot; éste permanecerá en Madrid un día más; la Asociación de la Prensa dió un banquete en obsequio de los periodistas franceses; se brindó por la Prensa.

Los partidos y el Gobierno

**Agricultura.** — En el Consejo de ministros celebrada en el despacho del de la Guerra se aprobaron varios decretos sobre agricultura, entre ellos uno referente al estatuto del vino.

**Cartas y obras.** — Fueron también aprobadas la carta municipal de Felanitx (Mallorca) y las obras que han de efectuarse en el cuartel de Carabanchel.

**Lineas aéreas.** — Aprobó igualmente el Gobierno a propuesta del ministro de la Gobernación el estatuto de líneas aéreas españolas.

**La Generalidad.** — En Barcelona se acentúa el rumor de que los concejales radicales dimitirán y que el partido radical romperá sus relaciones con la izquierda catalana; los sindicalistas y anarquistas acentúan su campaña contra las elecciones catalanas y aconsejan a sus afiliados que no voten.

**Huelga.** — En Sevilla en una reunión de los comités directivos de los sindicatos acordaron una huelga general de cuarenta y ocho horas; el acuerdo definitivo se tomará en la reunión que ha de celebrarse el domingo.

## Congreso de los Diputados

Sesión del día 1

Varios asuntos

**Preliminares.** — A las 4 empieza la sesión con la Cámara desanimada, preside el señor Lara, se aprueba el acta de la sesión anterior y se inician los ruegos y preguntas.

**Baleares.** — El diputado don Alejandro Jaume, que lo es por Baleares, formula algunos ruegos relacionados con la provincia que representa, incluso uno relativo a la subvención del Ateneo de Mahón y pide que no se traslade a Palma al comisario de policía destituido del cargo en Granada por monarquizante.

**La visita de Herriot.** — El señor Ortega y Gasset pide que la Cámara muestre su satisfacción por la estancia del señor Herriot en España; dice que la presencia de este eminente político no ha trascendido debidamente al pueblo.

**Peones camineros.** — Solicita el señor

Tenreiro que se forme un escalafón de peones camineros, sufridos trabajadores que padecen las consecuencias del aban dono en que les tenía la monarquía.

**Un cementerio y una iglesia.** — El señor Martín Antonio ruega que se aclare lo ocurrido en el cementerio de Ciempozuelos y se vea de hallar a los verdaderos culpables, así como a los autores del atentado contra el templo de San Felipe de Cádiz; le contesta el Ministro de la Gobernación, señor Casares que ha ordenado una minuciosa investigación para castigar a los culpables.

**Final.** — Se formulan todavía otros ruegos y preguntas faltos de interés y se levanta la sesión a las 6-30.

## Crónica Nacional

Mesa revuelta

**Parlamentarias.** — El señor Besteiro ha manifestado que mañana podrá comenzar en el Congreso la discusión de los presupuestos generales del Estado y del dictamen dado por la comisión que entiende en el suplicatorio para procesar al diputado señor Oriol, al que al vuelo llevó clandestinamente algunos millones al extranjero.

**Lerroux.** — Después de asistir al banquete dado en el Palacio presidencial en honor al señor Herriot don Alejandro Lerroux marchó a Barcelona.

**Los autos catastróficos.** — En las cercanías de Burgos, volcó cuando se dirigía a Eibar el auto del diputado socialista don Enrique de Francisco, en el que viajaban éste su esposa y dos hijos; todos resultaron heridos de consideración, en particular la señora que está gravísima.

**Procesos y detenciones.** — Se ha ordenado la detención de algunos Agentes de cambio y bolsa, detención relacionada con un asunto de especulación; han sido puestos en libertad ocho de los de-

## LA LOTERIA

En el sorteo que acaba de celebrarse en Madrid han salido premiados los números siguientes:

Premios mayores

Con 100.000 pesetas. — 25618. Madrid, Gerona, San Sebastián, Valencia, Santander, Pizarra.

Con 60.000 pesetas. — 10494. Barcelona, Santander, Valencia, Zaragoza, Melilla, Oviedo.

Con 30.000 pesetas. — 17207. Barcelona, Jaungiroa, Sevilla, Murcia.

Con 25.000 pesetas. — 28118. Madrid, Ceuta, Coruña, Estepona, Tarragona

Con 1.500 pesetas

18574	33892	1387	14802	(Palma)
41457	41710	2478	32811	11981
25761	29772	38847	5898	4862
2134				



VENTA: HIJOS DE J. SINTES

308

HECTOR MALOT

tarde antes de cerrar los bastidores el aire estaba embalsamado por el olor de todas estas flores.

La tarea que me dieron, proporcionándola a mis fuerzas, todavía muy débiles, consistía en levantar por la mañana las compuertas de vidrio, cuando ya había pasado la helada, y volverlas a cerrar por las tardes, antes que llegase; durante el día tenía que protegerles con persianas que echaba por encima para protegerlos del sol. Esto no era difícil ni penoso, pero era bastante entretenido porque tenía varios centenares de compuertas que mover dos veces al día y vigilar para darles sombra o descubrirles, según los ardores del sol.

Durante este tiempo Lisa se quedaba junto a la noria que servía para elevar el agua necesaria para el riego y cuando la vieja Cocota, cansada de dar vueltas, con sus ojos vendados bajo su careta de cuero, retardada el paso, la excitaba haciendo chascar un latiguillo que tenía en la mano; uno de sus hermanos volcaba los cubos que subían de aquella noria y el otro ayudaba a su padre; de este modo cada uno ocupaba su puesto y nadie perdía el tiempo.

Yo había visto a los labradores de mi pueblo trabajar: pero no tenía la menor idea de la aplicación, del ardor y de la intensidad con que trabajan los jardineros de los alrededores de París que, en pie desde antes del amanecer, y acostándose muy tarde, se entregan por completo al trabajo mientras tienen fuerzas durante días muy largos; yo también

SIN FAMILIA

305

tonces me acostumbré a considerarla, a pesar mío, como un ser ideal, rodearlo de una especie de aureola, que me sorprendía ver compartir nuestra vida cuando, por el contrario, esperaba ver volar con sus grandes alas blancas.

Mi enfermedad fué larga y dolorosa, con varias recaídas que hubieran desalentado quizá a la familia pero que no fatigaron ni la paciencia ni la abnegación de Anita.

Durante muchas noches tuvieron que velarme, porque tenía el pecho tan cogido que creían que iba a ahogarme, y Alejo y Benjamín fueron los encargados de alternar junto a mi cama.

Al fin la convalecencia llegó, pero lo mismo que la enfermedad, fué larga y caprichosa, y tuve que esperar a que la primavera empezase a verdear las praderas de la Glacière para salir de casa.

Entonces Lisa, que no trabajaba, ocupó el lugar de Anita y ella fué la que me paseó a orillas del Bièvre. Hacia mediodía, cuando el Sol estaba en su plenitud, partíamos y cogidos de la mano nos íbamos despacito seguidos por Capi. La primavera fué dulce y hermosa aquel año, al menos, a mí me ha quedado un recuerdo dulce y bello, lo que viene a ser lo mismo.

El barrio que se encuentra entre Casa Blanca y la Glacière es poco conocido de los parisienses; saben vagamente que por aquel lado hay un vallecillo, pero como el río que lo riega es el Bièvre, dicen que se figuran que aquel valle es uno de los si-

AGUAS MINERALES NATURALES DE

# CARABAÑA

Purgantes, Depurativas, Antibiliosas, Antiherpéticas

Jabón de Sales de

# CARABAÑA

ESPECIAL PARA LAS AFECCIONES DE LA PIEL

Pastilla pequeña, peseta 0,90. Grande, 1'25

PROPIETARIOS Hijos de R. J. Chavarri

Dirección y Oficinas: Antonio Maura, 12 -- MADRID

De venta en Perfumerías, Farmacias y Droguerías

# El buque más grande del mundo

EL TRASATLANTICO FRANCES «T-6»

El mayor transatlántico del mundo, que será el nuevo vapor francés «T-6» (su nombre futuro no le será dado hasta el momento del bautismo), está ya terminado y debía ser botado al agua el día 29 del actual, con la más alta marea de este invierno.

El gigante marino, que no podrá comenzar sus viajes hasta el otoño del año próximo, y que con sus 73.000 toneladas superará en 13.000 toneladas a toda otra nave hoy existente o en construcción, emprenderá también un ataque para batir los records de velocidad actuales, y lleva las mayores probabilidades de conquistar «La Banda Azul» del Océano. Sus máquinas desarrollan una fuerza de 160.000 caballos, imprimiendo a la nave una velocidad de 30 a 32 nudos (unos 55'9 a 59'2 kilómetros por hora).

Colocado verticalmente, el barco superará al más alto de los rascacielos;

mide casi 313 metros, o sea más de la altura de la Torre Eiffel.

Como sucede con todas estas construcciones colosales, los datos estadísticos relativos a la construcción de este buque arrojan cifras exorbitantes. En el casco gigantesco se han puesto nada menos que 11 millones de ramaches, que alineándolos en forma de vía de ferrocarril, una locomotora de trenes rápidos necesitaría emplear diez horas para recorrerlos.

En los trabajos preparatorios para la construcción de la nave han trabajado 25 ingenieros y 250 dibujantes que con sus dibujos han empleado cincuenta mil metros cuadrados de papel. Se construyeron sesenta diversos modelos del barco que fueron probados en estanques, antes de que se escogiera la forma definitiva del buque.

El transatlántico podrá transportar 2.170 pasajeros, de los cuales 950 son de primera clase, y 680 de la clase «turista». Cincuenta y seis botes de salvamento cuidarán de la seguridad de los pasajeros, dos de ellos provistos de aparatos emisores de radio. El pilotaje del vapor está enteramente automatizado, de modo que el timón y la brújula van unidos en forma que la nave se mantiene auto-

## SI NECESITA ALGUN OBJETO DE LIBRERIA Y ESCRITORIO VISITE LA TIPOGRAFIA MAHONESA

Todas las novedades literarias de los mejores autores españoles o extranjeros las encontrará Vd. aquí, lo mismo que a los diarios y revistas más importantes de la península. :-: Gran surtido en papelería de todas clases, tinteros americanos, plumas, portaplumas, afilalápices, secacifras, vades de hule, libros de caja, copiatores, libros de ventas, cintas para máquina, etc., etc. :-: :-: Si desea libros impresos, facturas, papel para cartas, tarjetas, etc.

Consulte presupuestos con la seguridad que hilará lo que desea

máticamente en una dirección fijada a voluntad. Las calderas bien alimentadas con aceite mineral; turbinas a vapor generan la corriente eléctrica y motores eléctricos accionan las hélices.

Una singular novedad está dada por las chimeneas del transatlántico. Serán tres, de diferentes tamaños, alineadas como tubos de órgano en orden decre-

ciente, con lo que se dá al observador una imagen de velocidad.

La botadura del gigante, que ha sido construido en St. Nazaire, presenta no pocas dificultades técnicas y será muy costosa. Para engrasar debidamente la nave, dos y media de grasa y una tonelada de jabón, y la operación costará en conjunto cerca de 150.000 francos. La velocidad con la que la nave descenderá al agua, tendrá esta vez que ser regulada con toda exactitud, ya que la nave entrará en una superficie de agua de sólo 400 metros de longitud por 16 de profundidad. Si la nave desciende con demasiada velocidad, puede sufrir graves deterioros en el momento de la botadura.

Para ultimar toda la decoración e instalaciones interiores del barco, se empleará cerca de un año. Claro es que se trata de dar atracción al nuevo buque introduciendo en él algunas pequeñas innovaciones. Una de éstas será la de numerar las cabinas como se ha hecho hasta ahora, sino que los diferentes corredores del vapor llevarán nombres como Fifth, Avenue, Palace, Vendome, Rue de la Paix, etc., siendo el número de las cabinas como el de las casas en una calle.

## Banco de Menorca

Bolsa de Barcelona de 1 de noviembre de 1932

Francos cheque		
Libras id.	47 90	
Dollars id.	40 35	
Liras id.	12 19	
Interior serie A	62 45	
id. B	64 35	
Amort. 5 p. 100 serie A 1920	64 35	
id. B 1920	00 00	
Exterior serie A	07 00	
Obligaciones Compañía Trasatlántica 6 p. 100 1922	00 00	
Obligaciones F. C. Norte Prioridad 3 p. 100	00 00	
Amort. 5 p. 100 serie A 1917	52 50	
Amort. 5 p. 100 serie B 1917	00 00	
Obligaciones Sociedad General Aguas Barcelona 6 p. 100	00 00	
Acciones norte fin mes	93 50	
id. Alicante id.	49 95	
id. Andaluces id.	32 10	
id. Orenses id.	08 00	
id. Coloniales id.	00 00	

## Crédito Mercantil de Menorca

Bolsa de Barcelona

de 1 de noviembre de 1932

Amortizable 5 p. 100 A 1920	90 50
» B 1920	90 25
Interior 4 p. 100 A	64 35
» B	64 35
Amortizable 5 p. 100 A 1917	84 15
» B 1917	84 15
» A 1927 libre	95 15
» B 1927 libre	94 50
Exterior 4 p. 100 A	80 35
» B	80 25
Obligaciones Norte Prioridad	52 25
Alicantés 3 p. 100 1.ª hipoteca	48 65
Andaluces 2.ª serie fijo	00 00
Cédulas B. Hip. España 4 p. 100	81 00
id. id. id. 5 p. 100	82 50
id. id. id. 6 p. 100	95 00
Francos cheque París	00 00 a 47 90
Liras » Roma	00 00 a 62 45
Dollars » New-York	00 00 a 12 19 5
Libras » Londres	00 00 a 40 35
Reichmarks Berlín	00 00 a 2 85

## MONEDAS DE ORO

Alfonsinos	237 00
Onzas y sus fracciones	237 00
Isabelinas	238 00

# CASAS RECOMENDADAS

EXTENSO SURTIDO EN LANAS:

Hércules - Extra - Japonesa - Zephir  
Inglésa - Super Especial Cuadras  
y otras

MERCERIA MATEO MIR  
DOCTOR ORPILA, 22

## TIP. MAHONESA

FERMIN GALAN, 21

SE HACEN TODA CLASE DE TRABAJOS DE IMPRENTA EN NEGRO Y EN COLORES. ESPECIALIDAD EN TRABAJOS COMERCIALES

CASA MURILLO FUNDADA EN 1869

Lory Pintura Brillante  
SECANTE RAPIDA

En envases de lujosa presentación Pueden aplicarse hasta 3 capas diarias, a brocha y a pistola, sobre madera, yeso y metales.

PI Y MARGALL, 26 TELEFONO N.º 22

## UNDERWOOD N.º 6

Se han recibido los nuevos modelos de esta acreditada marca, son una maravilla.

UNDERWOOD silenciosa para oficina.  
UNDERWOOD portátil con tabulador  
UNDERWOOD portátil silenciosa, etcétera.

J. SIREROL. Bastión, 19. MAHON  
MECÁNICO DE LA UNDERWOOD

## L'ABEILLE

COMPANIA DE SEGUROS

ACCIDENTES, VIDA, INCENDIOS

Agente general en Menorca:

RAMON BUSTAMANTE, calle Pl y Margall, 11

## LAVADOS EN SECO

Tintorería Gallard de Barcelona

Se admiten encargos

## La Casa de las Medias

Arravaleta, 25 y 27. Mahón

## LA EQUITATIVA

FUNDACION ROSILLO

SEGUROS SOBRE LA VIDA

Agente General para Menorca:

J. SIREROL. Bastión, 19. MAHON

tios más sucios y tristes de las afueras de París. No hay nada de eso, y aquel lugar es mejor que su reputación. El Bièvre, al que se juzga frecuentemente por lo que ha llegado a ser industrialmente en el barrio de San Marcial, y no por lo que era de un modo natural en Verrières o en Rungis, corre allí, o al menos, corría en los tiempos de que hablo, bajo una espesura cubierta de sauces y álamos y en sus orillas se extendían verdes praderas que subían dulcemente hasta los pequeños cerros coronados de casas y jardines; la hierba estaba fresca y espesa en la primavera, las margaritas esmaltaban de blancas estrellas su tapiz de esmeralda, y en los sauces que se llenaban de hojas, en los álamos cuyas yemas están llenas de una resina viscosa, los pájaros, el mirlo, la curruca, el pinzón revoloteaban indicando con sus canciones que todavía está uno en el campo y no en la ciudad.

Así fué como yo vi aquel vallecillo—que después ha cambiado mucho—, y la impresión que me ha dejado, vive en mi recuerdo como el día en que la recibí. Si fuera dibujante os representaría la cortina de álamos sin olvidar un solo árbol, y los corpulentos sauces con los groselleros espinosos que verdeaban en su cima, con las raíces implantadas en sus podridos troncos, y las cuevas de las fortificaciones sobre las que nos deslizábamos tan divertidos sobre un solo pie, y la Butte aux Cailles con su domo de viento, y el patio de Sainte-Elene con su población de lavanderas, y los cortidores

que ensucian e infestan las aguas del río, la Granja de Santa Ana donde los pobres locos cultivan la tierra y pasan por vuestro lado sonriéndose con risa idiota, las extremidades vacilantes, la boca medio abierta enseñándonos un palmo de lengua con una mueca horrible.

Durante nuestros paseos Lisa, naturalmente, no hablaba, pero, cosa extraña, no necesitábamos palabras, nos mirábamos y nos comprendíamos tan divinamente con los ojos que yo mismo llegué a no hablarle. A la larga me volvieron las fuerzas y pude ocuparme en los trabajos del jardín; esperaba este momento con impaciencia porque anhelaba hacer por los demás lo que ellos hacían por mí, trabajar para ellos, y devolverles en la medida de mis fuerzas lo que me habían dado. No había trabajado nunca, porque, por penosas que sean las marchas, no son un trabajo continuo que exija voluntad y aplicación, y me parecía que yo trabajaría bien, o al menos, con ardor, siguiendo el ejemplo de los que me rodeaban.

Era en la estación en que los alielies empiezan a llenar el mercado de París y el cultivo del padre Acquin era en aquellos momentos el de los alielies; nuestro jardín estaba lleno; los había rojos, blancos, violeta, dispuestos por colores, separados bajo sus bastidores de tal manera que se veían líneas completamente blancas, y a su lado otras completamente rojas, y resultaba muy bonito; y por la

Ultimas novedades literarias que puede usted adquirir en la

## Tipografía Mahonesa

- «Berlin. Plaza de Alejandro»; Alfred Doblin.
- «Elena Willfür»; Vicky Baum.
- «Tras esa cortina»; Earl Derr Biggers.
- «Encanto de amor»; M. Béz.
- «El enigma del despertar de China»; T. S. H. Thompson.
- «La escuela de las mujeres»; André Gide.
- «El pueblo Judío»; J. Bloch.
- «Inferno Diplomático»; H. R. Berndorff.
- «Testamento literario»; A. P. Valdés.
- «La venus moderna»; Berta Ruck.
- «La India»; P. Loti.
- «Memorias»; B. Pérez Galdós.
- «Mistérios»; Knut Hamsun.
- «Fantasmas»; B. Bejarano.
- «El comunismo expuesto por Lenin»; E. González Blanco.
- «El socialismo expuesto por Marx»; E. González Blanco.
- «El anarquismo expuesto por Kropotkin»; E. González Blanco.
- «Balbontín pueblo» (así dice el despacho recibido).

## Historia General del Arte

Tomos que están de venta en la «Tipografía Mahonesa»:

Francia, Luis Houstrick; Norte de Italia, Corrado Ricci; Gran Bretaña e Irlanda, Sir Walter Armstrong; España y Portugal; Egipto, C. M. Dieulafoy, Maspero.

## REGLAMENTOS DE CIRCULACION E INTERURBANA

Quinta edición con las modificaciones introducidas hasta 31 de agosto de 1931. en venta en la «Tipografía Mahonesa»

TODAS LAS NOVEDADES DE LAS EDITORIALES MAS IMPORTANTES las encontrará en la

TIPOGRAFIA MAHONESA

## BANCO DE MENORCA

Descontamos los cupones vencimiento 15 noviembre de las Deudas Amortizables cinco por ciento.

También descontamos los demás cupones de otros valores de vencimiento fijo, siempre que su importe líquido nos sea conocido.

## Crédito Mercantil de Menorca

Descontamos el cupón vencimiento 15 de noviembre 1932, de las Deudas Amortizables al cinco por ciento.

También descontamos los cupones de otros valores siempre que su importe líquido nos sea conocido.

## MANUALES «GALLACH»

BIBLIOTECA DE CONOCIMIENTOS ENCICLOPÉDICOS

Abarca todas las Ciencias, Artes, Oficios y las aplicaciones prácticas Redactados por los especialistas españoles más eminentes Pídalos en la «Tipografía Mahonesa»

DESEA USTED ADQUIRIR REVISTAS DE MODAS? Pues no lo haga sin visitar la TIPOGRAFIA MAHONESA

## LIBRETAS DE INQUILINATO

LAS ENCONTRARA EN LA

TIPOGRAFIA MAHONESA