



-- OFICINAS --

Barcelona
Rambla de las Flores, 1

Madrid
Calle de Velázquez, 96

MERCURIO

Revista Comercial Ibero - Americana

SUSCRIPCIÓN

España
Un año. . . 40 pesetas

Extranjero
Un año. . . 50 pesetas

AÑO **XXVI** : NÚMERO 508 ◇ Fundador : Don José Puigdollers Maciá ◇ BARCELONA 4 DE FEBRERO DE 1926

SUMARIO : Crónica argentina, por R. Monner Sans. — Perú, por Emilio Boix. — El descubrimiento aéreo de América, por Mariano Viada y Viada. — Actualidades

CRÓNICA ARGENTINA



PARA quien siga con atención la vida política y económica de las Repúblicas americanas de origen hispano, no es un misterio que España tiene que hacer frente en estas tierras a dos poderosos contrarios : los Estados Unidos y Francia, siendo de lamentar que, por distracción o por desconocimiento de las impurezas de la realidad, no pocos peninsulares de nota se sumen, sin querer, a los enemigos que desde Carlos V hasta hoy tuvo la nación descubridora.

Recientes hechos, novísimas palpitaciones del corazón de la América del Norte y de Francia, me invitan a dedicar algunas líneas a asunto de tanto interés para la madre patria, que mientras se regodea de gusto, dando brillo a la platónica « Fiesta de la Raza », y escucha con atención deslumbrante oratoria de circunstancias, no advierte que sus eternos enemigos le están soplando la dama.

No serán, por cierto, muchos los españoles que habrán seguido atentamente las deliberaciones del Congreso Comercial Panamericano hace poco celebrado en Nueva York, y por esta nuestra constante despreocupación, contados han de ser los que se enteraron de las poco meditadas palabras pronunciadas en una de sus sesiones por Mr. Barret, exdirector general de la Unión Panamericana. Dijo el notable orador, entre otras cosas, que en la actualidad dificultan el acercamiento entre su país y la América hispana, la propaganda europea y la influencia bolcheviquista, ahora que su nación parecía predominar especialmente en México, Cuba, Argentina y Chile, agregando poco después que deben luchar con inteligencia y con cooperación desde el Canadá hasta la Argentina para salvar su comercio.

No tengo por qué oponer reparos a lo transcrito, ya que lógico y natural es que « cada molinero lleve — o quiera llevar — el agua a su molino » ; mas pienso, con el señor Bejarano, Delegado de México en dicho Congreso, que « la expansión de los Estados Unidos se abrirá paso a través de la línea de menor resistencia y que ésta será, naturalmente, el continente americano ».

— Aumentanse los recelos de Norte América ante el hecho de que diez y siete Repúblicas de origen español hayan ingresado en la Liga de las Naciones, con lo que, sobre acrecer la influencia europea en este hemisferio, se amaga un golpe contra la doctrina de Monroe — « América para los americanos » — en oposición a la de Drago : « América para la humanidad ».

De que esto no son cavilidades de un peninsular muy español, se encargó de probarlo hace pocos días un artículo del *Washington Post* de Nueva York, referente al pleito, harto enconado, entre Chile y Perú con motivo de la posesión de Tacna y Arica. Como Chile propusiera someter a la Liga de las Naciones la solución de la contienda, el mentado diario no tiene reparo en decir lo siguiente :

« Como el Consejo de la Liga está dirigido por las grandes potencias de Europa, su actuación en la cuestión de Tacna y Arica vendría a ser, en substancia, la intervención de Europa en las cuestiones americanas, lo que va en contra de la doctrina de Monroe, que tiende a evitarla *aún a costa de la guerra.* »

Y si lo quieren ustedes más claro... échenle agua.

Francia emplea otras armas, pero que tienden, bien esgrimidas, a lograr el mismo fin : la postergación en América de la influencia española. ¿Acaso no es ella la inventora de esa « América latina » que el historiador busca en vano? Lo peor del mote es que, coreado un día y otro desde París, no ya los americanos, los mismos peninsulares lo emplean, con lo cual, sin querer, les hacen el caldo gordo a los enemigos descubiertos o solapados de nuestra patria.

Apoyándose Francia en las artes y las letras, procura penetrar en todos los hogares, y si cuenta con un sonoro vocero la *Revista de la América latina*, la sucursal aquí de la Universidad francesa se encarga de enviarnos cada año profesores de renombre indiscutible que, a sus positivos méritos, agregan la encantadora circunstancia de hablar correctamente el francés.

« ¿Qué libro se lee más que el francés en la Argentina? Visítense las bibliotecas particulares, y los nombres de autores franceses predominan en las estanterías. »

Tales afirmaciones, que entiendo exactas, fueron publicadas hace pocos días por uno de los colosos de la prensa argentina ; mas ello no me sorprende, ya que desde la Enciclopedia hasta hoy, no los americanos, los mismos españoles, escanciaron su sed de saber leyendo libros escritos en francés por enemigos declarados de España; tanto, que a propósito del *Esquema de la Historia*, de Wells, espíritu tan ponderado como el de *Azorín*, al dar cuenta de la aparición del libro, desde las páginas de *La Prensa* no emite con toda claridad su pensar, se limita a probar que Wells, en el fondo, no hace más que glosar las ideas de Montaigne, Marmontel, Voltaire y Rousseau, franceses todos, como Chenier, conformes en sostener que « los indios

eran buenos, los españoles tiránicos, y que fué un mal que a España le tocara en suerte descubrir y colonizar América ».

Ante tales hechos pregunto, no sin pesar : ¿qué corresponsal literario español ha dedicado en América un artículo crítico sobre el último libro de Pérez Minguez titulado *Psicología de Felipe II?* Verdad que en él, como en *La leyenda negra* y *Los exploradores españoles*, se habla bien de España, aunque al hacerlo no se halaguen las pasiones de los extremos, y su rumiada lectura nos dé la clave de tantas falsedades, de tantas patrañas inventadas por los ambiciosos de nuestras glorias. Cuando los mismos españoles, lejos de relegar al olvido lo que la envidia escribió contra la patria de Isabel la Católica, se complacen en reproducirlo de continuo, y se olvida lo bueno que en España se publica para entonar alabanzas a lo que se escribe en el extranjero, ¿a quién puede sorprender que el libro francés sea el más leído en la Argentina?

Durante más de siete lustros he llamado la atención de gobierno y pueblo sobre el problema a que acabo de referirme, apenado de que mi voz, por falta de autoridad y de resonancia, se perdiera en el vacío. Hora sería de que al antipatriotismo de los que creen hacer bien hablando mal de la patria, se opusiera un bien documentado españolismo, que poco a poco nos fuese atrayendo, con respeto, la admiración de los americanos. Comercio e industria, arte y letras, todo debe ponerse a contribución para salvar de la ruina la influencia de España en el continente americano.

Para terminar esta ya larga conversación, y pues antes me referí al pleito, aún en pie, entre Chile y Perú, bueno será no olvidar que el General Pershing, representante del árbitro entre los dos países, no tuvo reparo en declarar el 9 del pasado diciembre, en la exposición presentada a la Comisión plebiscitaria, que las autoridades chilenas al no tomar en consideración las obligaciones contraídas « han violado el laudo ». Dicho General regresa a Norte América por motivos de salud. Dios quiera que tal decisión no implique el fracaso del arbitraje propuesto y aceptado por los pleiteantes para terminar un litigio comenzado cuarenta y seis años atrás.

Contra el parecer de varios amigos altamente colocados, creí siempre que las discusiones entre los pueblos que constituyen la gran familia hispanoamericana debían someterse al sereno fallo de la Madre. La reverencia a ésta y los lazos familiares se rompieron, la vez primera que una nación de origen hispano confió la defensa de sus intereses al coloso del Norte. Aquel día España perdió el lógico ascendiente que tenía como nación pobladora y descubridora de este mundo, que aun en sus discusiones, templadas o exaltadas, emplea el idioma de Lope y de Cervantes.

Buenos Aires a 1.º de enero de 1926.

R. Monner Sans



PERÚ

Puertos. — Movimiento marítimo. — Comunicaciones marítimas con España

L movimiento marítimo de los puertos del Perú en 1924 ha sido grande y mayor que en 1923. Como en años anteriores al puerto del Callao, el más importante del país, ha correspondido el mayor número de entradas, 1,265 vapores y buques mayores que han representado 2.508,952 toneladas. En 1923 fué de 1,141 con 2.163,117 toneladas.

Alrededor del 65 por 100 de la importación total del Perú se efectúa por el puerto del Callao, siguiéndole en importancia los de Mollendo con un 7 u 8 por 100, Salaverry con otro 7 por 100, Talara con un 7 u 8 por 100 y otros con menos porcentaje.

Igualmente el puerto del Callao es el de mayor exportación con un promedio de 24 por 100 de la total en los cuatro años últimos. Le siguen los de Talara, Salaverry y otros de menos movimiento. En la navegación de altura el número mayor de entradas corresponde a la bandera inglesa, a la que siguen en importancia la americana, la alemana, la holandesa, la italiana, la noruega, la francesa, la japonesa y la española.

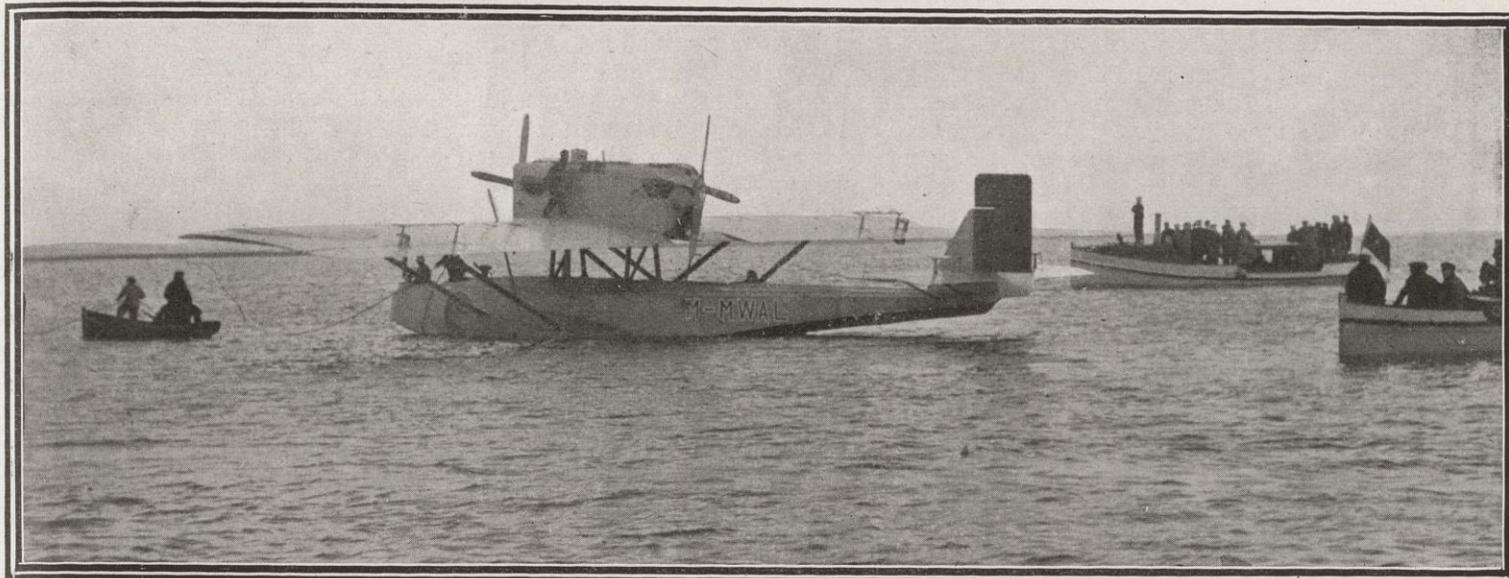
Las comunicaciones marítimas entre España y el Perú se realizan en el presente por la Compañía Trasatlántica, con su línea regular mensual al Pacífico, por la Pacific Steam Navigation Co. desde Liverpool y puertos del Norte de España a Valparaíso y por « La Veloce » (italiana), desde Génova, Barcelona y otros puertos del Mediterráneo hasta el mismo puerto chileno, después de hacer escalas en los peruanos.

Aunque ha sido un paso adelante el establecimiento en 1923 de la línea del Pacífico de la Compañía Trasatlántica, tiene ésta un inconveniente grave con la duración muchísimo mayor que en las otras dos ciudades extranjeras. Desde Barcelona a Callao tardan los vapores españoles cuarenta y cinco días por causa de la cantidad grande de escalas y las vueltas en aguas de las Antillas antes de llegar a Panamá. En cambio, los vapores ingleses tardan desde Coruña veintitrés días, y los italianos treinta desde Barcelona.

A nuestro juicio es indispensable modificar la línea española al Pacífico si se desea evitar su fracaso o una vida lánguida sin beneficio ninguno, haciéndola más rápida y en forma que tenga una verdadera utilidad de la que actualmente carece, tanto para el transporte de pasajeros como de carga y de la correspondencia.

Emilio Boix

Agregado comercial de España en América del Sur



El « Plus Ultra »

Dedicatoria : Al excelentísimo señor Teniente General, Presidente del Consejo de Ministros don Miguel Primo de Rivera, Marqués de Estella. A los excelentísimos señores General, Duque de Tetuán, Ministro de la Guerra; Vicealmirante Cornejo, Ministro de Marina; don Eduardo Aunós Pérez, Ministro del Trabajo y Jefe de la Aviación civil de España. A tan eximios patriotas, a cuya abnegación y alteza de miras protegiendo con toda clase de detalles el raid trasatlántico y a los que se debe el enorme éxito alcanzado de atravesar el Océano en diez y seis horas, corresponden las primicias de la primera crónica detallada de tan magno acontecimiento, honra de la raza ibera. A ellos dedica de todo corazón este modesto trabajo, MARIANO VIADA Y VIADA.

Plus Ultra. Primus circumdidisti me. 2 agosto de 1492. 31 enero de 1926

EL DESCUBRIMIENTO AÉREO DE AMÉRICA



OR fin, el visionario sueño de ese gran espíritu ibero que se mortalizó en el nombre de Federico Rahola y Trémols, ha tenido épica efectividad. Raudó como el águila caudal, esbelto como la gaviota, el pájaro mecánico tripulado por los aeronautas Ramón Franco, Ruiz de Alda y Pablo Rada, ha amarizado felizmente en Pernambuco, llevando todavía adheridas en sus

flotadores partículas del agua que besaron los buques de Cristóbal Colón y Vasco de Gama. En treinta y cuatro horas de vuelo efectivo, nuestro *Plus Ultra*, el simbólico hidro mensajero de nuestra grandeza ibera, ha llevado a las tierras de Iberoamérica un hálito vivificante, espejo de lo que puede llegar a ser el resurgimiento de esta nuestra raza gigante, no abatida, sino adormecida por el cansancio abrumador de su inmensa tarea de siglos en pro de la civilización y del engrandecimiento del mundo.

Semeja que la Providencia desee guardar a la raza ibera las primicias del Mar Tenebroso. A portugueses y españoles re-

servó el total descubrimiento de los Continentes Oriental y Occidental del Gran Océano; hizo saltar el destello luminoso, quimérico, hoy realidad de tal hazaña, en el cerebro privilegiado y patriota de Federico Rahola; dió arrestos a Gago Coutinho y Sacadura Cabral para que en pésimas condiciones marcasen sobre minúsculo avión el camino seguro para llegar al codiciado fin; y hoy, trémulas todavía las manos, en tensión el cerebro y el espíritu de todos los iberos, dedicamos estas líneas a la milagrosa hazaña del Colón de nuestros tiempos, como él gallego, que en día y medio de efectivo vuelo ha llevado a esas tierras americanas nuestras, nuestro espíritu, nuestro corazón y nuestro cerebro.

Coincidencias; estupendas coincidencias. El mundo al través de los siglos no es más que un inmenso carrete del que vamos desarrollando un hilo sin fin. Vasco de Gama, portugués; Colón y Franco, gallegos; tres personalidades de análogos méritos, y cuyas hazañas en orden a su importancia es difícil deslindar. Los elogios y las ideas se agolpan en nuestra mente, y la pluma se nos traba a cada momento. Estamos bajo el peso de la inmensidad, tan inmensa, que parece sueño. Y sencillamente lo confesamos, no podemos escribir. Comprendemos en 1493 la dosis de estupor que se apoderaría de España al re-

cibir a Colón de vuelta de las Américas. Es tan grande el acontecimiento, que sólo damos vueltas a la trilogía ancestral: Vasco de Gama, Colón, Franco. ¿Cómo explicar satisfactoriamente el fenómeno de que la conquista del mar tenebroso verificada cuatrocientos años hace por Vasco de Gama, portugués, y Cristóbal Colón, gallego, haya sido iniciada por el aire por Gago Coutinho y Sacadura Cabral, portugueses, y por Ramón Franco, gallego, totalmente realizada? Colón, natural de Pontevedra. Franco, natural de Pontevedra.

¡Coincidencias!

Su importancia

Tiempo hace ya que pugna en la mente de todo el mundo, la importancia grande, política y financiera que tiene la unión aérea del antiguo y del nuevo continente. Dos medios pugnan por conquistar la supremacía del medio « transporte ». Son el dirigible y el avión. Ambos cuentan con entusiastas y enconados adeptos; ambos tienen sus ventajas y sus inconvenientes. Al lado de la hazaña de Pelletier, de Oyssi y de De Pinedo, se hallan las del *Dixmude* y las del *Shenandoah* y *Los Angeles*, que han maravillado a la opinión.

El dirigible, indudablemente, entendemos es la solución « comercial » del asunto; tal lo demostró el *Los Angeles* que, al mando del doctor alemán Eckcner atravesó el Atlántico desde su hangar de Friedrichshafen para llegar a Nueva York y entregarse a la marina de los Estados Unidos en cumplimiento del Tratado de Versalles.

El *Los Angeles* y el *Shenandoah*, han verificado *raids* abusivos, dando en todos momentos la más alta sensación de seguridad, hasta que el *Shenandoah* naufragó víctima de la codicia del Departamento Naval Americano, motivando la destitución del Jefe del Almirantazgo.

Nuestro Comandante Herrera tiene en proyecto la bien estudiada línea comercial de Sevilla a Buenos Aires, empleando como medio-transporte dirigibles tipo Zeppelin, que harían la travesía en tres días y medio. Serían dotados de todo el confort y admitirían un pasaje útil de ochenta personas.

Volviendo al avión, éste ha demostrado siempre su pequeño radio de acción; su propensión a las averías y su poca eficacia comercial; es el avión al automóvil, lo que el dirigible al ferrocarril; ninguno de los dos elementos sobra, sino que se complementan; y entendemos suicida el aplastamiento del uno o del otro.

No obstante, el afán de los partidarios de uno y otro sistema para abatirse mutuamente, ha dado por resultado una emulación entre los aviadores para alcanzar recorridos que en su mayoría sólo han sido de consecuencias deportivas. Concretándonos a los viajes trasatlánticos considerados por la aviación mundial como el non plus ultra de la audacia, en los días 16 y 17 de mayo de 1919, el americano Read fué en un hidroavión *Curtiss* de Terranova a Horta (Azores), en un solo vuelo, que, por Lisboa, terminó en Plymouth (Inglaterra). En los días 14 y 15 de junio de 1919 los ingleses Alcock y Brown, sobre un *Wickers* volaron de Terranova a Irlanda en diez y seis horas y doce minutos; en 30 de mayo a 17 de junio, los portugueses Gago Coutinho y Sacadura Cabral volaron, en medio de grandes peripecias, desde Lisboa a Río de Janeiro.

Todas estas travesías han sido penosísimas; la de Gago Coutinho y Cabral, constituyó una verdadera epopeya digna de los herederos de Vasco de Gama; y al comparar ellas con la tranquilísima y segura del dirigible *Los Angeles* atravesando el Atlántico de Friedrichshafen a Nueva York y de Nueva York a Bermudas y regreso en un solo vuelo, con la del *Dixmude* y otras de las menos pesadas que el aire, al más obcecado debe caérsele la venda y dar a cada uno de los dos grandes medios de navegación aérea su propio y peculiar cometido.

* * *

La ruta del Atlántico por vía aérea, de establecerse, cambiará totalmente el *modus vivendi* entre el antiguo y el nuevo continente; la influencia mercantil, intelectual y espiritual en América, será de la nación que más pronto haga efectiva comercialmente la unión regular aérea de Europa e Iberoamérica.

Por ello, las naciones de origen latino, como Francia e Italia, han querido lanzarse a la empresa, la primera con su casa aviadora Latecoère, y la segunda preparando la expedición de Casasgrande. Francia, muy interesada en el ferrocarril Tánger-Fez, sueña de muy antiguo en un túnel internacional en el Estrecho de Gibraltar que pondría a París a dos días y medio de Dakar, el puerto del Senegal, que es la mínima distancia entre tres continentes; por conseguir hacer de Dakar un puerto aéreo y marítimo competidor de Las Palmas y Cabo Verde, es por lo que Francia nos regateó Marruecos en el tratado de 1912; obtuvo la casi monopolización del ferrocarril Tánger-Fez, y ha querido adueñarse o erigirse en árbitro de Tánger al que antes tuvo la habilidad de que lo hicieran « Zona Internacional ».

Júzguese, pues, de la enorme importancia de la empresa tantas veces fracasada; frente a los sueños realizables del Comandante Herrera, positivos y llenos de esperanzas, que patrocina el medio-transporte por los zeppelines de Friedrichshafen, Francia hace cabriolas por medio de M. Latecoère para el establecimiento de una línea mixta de buques y aviones (París-Dakar, avión; Dakar-Pernambuco, buque; Pernambuco-Buenos Aires, avión), que, a pesar de los esfuerzos y dinero gastado, no ha dado ningún resultado práctico.

Es una cuestión de nacionalismo; la adopción del dirigible sería para Francia una claudicación en favor de los vecinos. Y antes con los chinos. Bien es verdad, que entre el vecino de arriba o el de abajo, los franceses se han entusiasmado con un invento español que nos honra: el autogiro La Cierva; como otro día se entusiasmaron con el helicóptero del Marqués de Pescara. Todo, menos el dirigible.

* * *

En el entretanto, a río revuelto ganancia de pescadores. Cuatro españoles, Franco, Ruiz de Alda, Durán y Rada, ocupan la atención pública mundial por haber verificado la travesía aérea del Atlántico en treinta y cuatro horas de vuelo efectivo, desde Palos de Moguer a Pernambuco (Brasil).

Las rutas aéreas del Atlántico meridional

A nuestro director, el malogrado don Federico Rahola y Trémols corresponde la idea de trazar la entonces visionaria ruta del Atlántico meridional, que luego dibujaron efectivamente Gago Coutinho y Sacadura Cabral (1).

Parece la mejor sancionada, ya por la práctica de portugueses y españoles (que es decir iberos), la ruta de nuestro Rahola. « España-Las Palmas-Porto-Praga-Penedo de San Pedro o Islas de São Paulo-Fernando de Noronha-Recife ».

Los franceses sueñan con Dakar; pero, indudablemente, la ruta del Atlántico meridional es de Iberoamérica (Canarias española; Cabo Verde y Penedo, portugueses; Fernando de Noronha, brasileña). Es la única posible y sancionada. El vuelo iniciado por Gago Coutinho y Sacadura Cabral, y remachado por Franco, Ruiz de Alda y Rada, es la práctica; la escala de Penedo hace fácil y exenta de todo peligro la travesía del Atlántico. Nuestro Federico Rahola había erigido en su fecunda imaginación un aéropuerto en el Penedo, pequeño islote sólo poblado de aves marinas. Este conglomerado de rocas que emergen apenas unos metros del mar, pero de creación milenaria, parece puesto por la Providencia para servir de refugio o escala a la navegación aérea trasatlántica. Sus dimensiones pueden agrandarse considerablemente, tomando estas rocas como punto de apoyo de una gran plataforma de hormigón armado en la que se debería erigir por España y Portugal, dueños de la ruta, un potentísimo faro, un taller de reparaciones y repuestos, un refugio y un lugar adecuado de amarre de hidroaviones y dirigibles, amén de una estación de T. S. H.

(1) Un estudio completo de la ruta del Atlántico por vía aérea, fué publicado por mi padre don Mariano Viada y Lluch, antiguo capitán de la marina mercante española, a raíz de las hazañas de las travesías del Atlántico antes citadas. Véase MERCURIO, número 363, del 3 de junio de 1920.



Palos de Moguer : Banquete a Franco

Tal es la ruta aérea del Atlántico imaginada por un español (Rahola), estudiada por mi padre, iniciada y escalonada por los portugueses (Coutinho y Cabral) y remachada por nuestros valientes aviadores.

El desarrollo del viaje

Germinó la idea de la magna hazaña en el cerebro juvenil de Ramón Franco, debido, por una parte, a la brava cruzada de Gago y Sacadura; pero la decisión fué hija del espíritu de emulación; los hermanos Franco llevan en sí la quinta esencia de la sangre de nuestros héroes. El hermano mayor, el bravísimo Coronel de la Legión, D. Francisco (1), es ventajosamente conocido; Ramón era nada más que un aviador de fortuna; había que igualar, si no superar, al hermano. Y a fe que lo ha conseguido.

Encontró Franco el estímulo de sus compañeros y el de los técnicos de nuestra aviación y aeronáutica, como Herrera, Kindelán y Soriano. El Gobierno del General Primo de Rivera le prestó su decidido apoyo, empezando los preparativos.

El raid se hubiera llevado ya a cabo, si las operaciones de Marruecos no hubieran, por una elemental dosis de prudencia, obligado al Gobierno a retener a Franco en las bases aéreas de operaciones. Terminadas felizmente éstas, se encargó de la factoría que la casa Dornier de Friedrichshafen tiene en Pisa (Italia), la construcción de un aparato gemelo a los nuestros de servicio en Africa, reforzado para poder soportar dos motores de 650 c. v. en vez de los de 450 c. v. de servicio en nuestras bases. Los dos motores « Napier » fueron encargados a Inglaterra, costando 4,000 libras esterlinas.

Terminado el aparato, se procedió al montaje de los motores, yendo Franco con su esposa a Pisa para hacerse cargo del avión. Una vez hechas las pruebas con resultado satisfactorio,

(1) Hoy, recientemente, ascendido a Brigadier.

Franco con su esposa salió de Pisa tripulando el hidro rumbo a Barcelona, de aquí a la base de Los Alcázares, y de allí a la de Mar Chica (Marruecos). En todo momento dió pruebas la nave de su exquisita construcción. En Mar Chica los técnicos españoles lo equiparon de forma que a las magníficas condiciones del hidro y a la pericia de Franco se uniese la bondad de todo el equipo auxiliar.

El Dornier, trasatlántico bautizado con la divisa heráldica española *Plus Ultra*, es un avión proyectado por el ingeniero Claudio Dornier al servicio de la fábrica que lleva su nombre, instalada en Friedrichshafen (Alemania). El primer aparato de este tipo fué terminado en 1922; pero sólo en el año 1923 se emprendió la construcción en serie de estas aeronaves. Las restricciones que los tratados de paz han impuesto a la industria aeronáutica alemana impiden que este aparato pueda ser construído íntegramente en su país de origen, por lo cual en la actualidad estos hidroaviones son montados en la factoría que la casa constructora posee en Pisa (Italia).

Los aparatos de este tipo, conocido con el nombre de «Wal», son íntegramente metálicos, entrando en su composición como principal elemento el duroaluminio (aleación de aluminio, cobre, magnesio y manganeso), que es una composición de gran ligereza (2,700 g. por d.³) y de una resistencia igual al acero normal. El aparato que nos ocupa es un monoplano tipo «Parasol», con el ala dispuesta encima del cuerpo central o fuselaje.

El ala está constituida por dos largueros de tubo de acero que sirven de sostén a una serie de costillas de duroaluminio; el forro de las alas está formado por chapas y remaches de este metal. El ala va unida al fuselaje por su centro, y queda además reforzada por dos tirantes a cada lado que, partiendo de la parte inferior del fuselaje, va a unirse por su parte superior a los dos largueros que proporcionan al ala su resistencia.

El fuselaje es flotante del tipo « bote volador », a diferencia de otros tipos en que los aparatos tocan el agua por medio de flotadores ; la estabilidad longitudinal queda asegurada en el agua por las largas líneas del casco, y la estabilidad transversal por dos flotadores, especie de alas rudimentarias que se unen a la parte inferior del casco.

En el cuerpo central se encuentra en primer lugar, a proa, un puesto para un observador, que por sus excelentes condiciones de visibilidad se emplea con gran acierto para la obtención de fotografías, y desde el cual, en tiempo de guerra, puede servirse una ametralladora. A continuación se encuentran los puestos del piloto y del observador, uno al lado del otro, y por último, y más atrás, un puesto auxiliar para el mecánico, que puede estar también sobre el ala junto a los motores.

Empiezan los preparativos

A primera hora de la mañana del día 19 de enero de 1926, los alrededores de la base hidronaval de Mar Chica en la costa de Melilla, se encontraba llena de gente, ansiosa de tributar una entusiasta despedida a los aviadores Comandante Franco y Capitán Ruiz de Alda, dispuestos a salir para Palos de Moguer (Huelva) y empezar desde tan histórico sitio el *raid* aéreo trasatlántico. Un poco después de las ocho de la mañana, los aviadores Franco y Ruiz de Alda, después de abrazar a los que habían ido a la Mar Chica para despedirles, montaron en una canoa automóvil que los condujo al pie del Monte Atalayón, en donde el *Plus Ultra*, inmóvil sobre las tranquilas aguas del lago, esperaba a los expedicionarios. Ocuparon el hidro los señores Franco, Ruiz de Alda, periodista Herrero, fotógrafo Alfonso, Seoane, Escame y mecánico Pablo Rada.

Minutos después de las ocho, el *Plus Ultra* despegó de Mar Chica escoltado por varios hidros y alentado por los ensordecedores hurras de la multitud ; el tiempo está frío y hay marejada de levante bastante fuerte ; pasa el hidro sobre Melilla a 300 metros de altura dejando a la izquierda la costa, y doblando a la media hora de vuelo el cabo de Tres Forcas, en donde el viento fortísimo obliga a disminuir la marcha del aparato ; el Comandante sortea hábilmente las rachas y a las nueve de la mañana se pierde de vista la costa de Africa. Se navega a 1,000 metros de altura.

A las once de la mañana se descubren en el horizonte las alturas de Sierra Nevada con el Pico de Mulhacén, y poco a poco aparece la costa azul del Mediterráneo ; a las once y media vista al Estrecho de Gibraltar con las moles del Peñón y Sierra Carbonera ; el hidro saluda por radio a Huelva, Cádiz, Tetuán y Sevilla ; el *Plus Ultra* arrumba a Punta Tarifa a poca altura. Se entra en tierra cortando normalmente la dilatada saliente dando vista a los cortijos que saludan entusiasmados, se cruza por encima de la ciudad de Tarifa y por Conil se sale otra vez al mar. A las doce y media pasa el aparato por encima de Cádiz, oyendo los hurras y viendo agitar los pañuelos y banderolas de la entusiasmada población. A la una y media vista a Huelva enfocando en dirección al río Odiel, en donde toma agua después de dar unas vueltas por encima de la población.

* * *

Reunidos los aviadores con el Teniente Durán, compañero de la expedición, hacen un viaje de exploración a Palos de Moguer, decidiendo fondear el aparato en el mismo sitio donde es tradición amarraron las carabelas de Colón y el navío *Victoria*, de Juan Sebastián Elcano.

En el entretanto se prepara el servicio radiotelegráfico con todas las estaciones, a fin de que los aviadores puedan, en todo momento, conocer fijamente el rumbo y el estado meteorológico.

El entusiasmo es enorme tanto en España como en Iberoamérica ; comienzan a funcionar los servicios meteorológicos que anuncian buen tiempo ; a medida que se acerca la fecha gloriosa se anima Palos de Moguer con continuadas caravanas de turistas. A las nueve y media de la mañana se oye el avión de Franco, que desde Huelva se dirige a Palos de Moguer volando a unos 100 metros de altura sobre el monumento a Colón

y el convento de franciscanos de la Rábida, amarrando, por fin, en el puerto de Palos. El aparato quedó custodiado por doce vecinos de Palos que, a imitación de sus antepasados, darán guardia de honor a la carabela aérea de Franco.

Los aviadores, una vez desembarcados, oraron en la capilla de San Jorge ante la Virgen milagrosa, y después se dirigieron al Ayuntamiento. Después pasaron a la capilla de la Sociedad Colombina, en donde firmaron en el Album de Honor. Pasemos por alto los agasajos obligados, y entremos en la noche de 21 al 22 de enero de 1926, noche tan memorable como la del 2 de agosto de 1492.

Franco, Ruiz de Alda, Durán y Rada, salen del Ayuntamiento y van al barrio de Salte, depositando en el *Plus Ultra* sus pequeños equipajes y la documentación, entre la que figura el mensaje autógrafo de Su Majestad al Presidente de la Argentina, doctor Alvear. Después vuelven al Ayuntamiento, en donde se celebra la última cena. Momentos de gran emoción. Franco en el brindis dice : « Hemos querido rendir a Palos este homenaje de nuestra salida, porque queremos que la energía de Colón nos acompañe en nuestra empresa. Agradecemos estas manifestaciones que son inmerecidas por prematuras ; cuando amaricemos en la Argentina, entonces, puesto el pensamiento en vosotros y en Palos, diremos : lo hemos merecido. Y, para terminar, muchas gracias a todos. » Oración sencilla, henchida de franqueza, como son las oraciones de los héroes.

* * *

Es noche cerrada ; Palos es pequeño y pintoresco ; alguien le llama el relicario de la raza ; nunca, en tan ínfimo espacio, se alojaron cosas tan grandes. La alegría andaluza se desborda por las callejas del pueblo ; continuamente el cascabeleo de los coches enjaezados, de las típicas parejas ecuestres, de los fandanguillos y canciones, de las guitarras y de las panderetas da a la tranquila población aire inusitado de fiesta mayor ; Franco y sus compañeros se dirigen a su alojamiento en casa del Marqués de Valdealta. Luce Franco en su solapa las medallas de la Virgen del Pilar, de la Milagrosa y de San Antonio impuestas por señoritas de Huelva, a las que ha prometido no quitárselas en todo el viaje. El hidro ha sido provisto con 3,200 litros de gasolina, 500 de aceite de ricino, 500 de benzol y 120 litros de agua, llegados del aeródromo de Tablada (Sevilla), en dos camiones de la aviación.

* * *

En Palos sólo duermen los héroes ; el gentío desborda su entusiasmo con coplas y fandanguillos haciendo guardia de honor enfrente de la casa del Marqués de Valdealta, mientras el hidro es guardado por los doce vecinos del pueblo. Una voz argentina de mujer joven y hermosa se destaca del mundanal ruido y lanza este fandanguillo :

*A la Plata va el avión.
Nadie al verlo desconfía
porque ha dicho su patrón :
« Avante, que Dios nos guía »
tal como dijo Pinzón.*

* * *

A las seis y cuarto de la mañana se abren las puertas del Palacio de Valdealta.

Un grupo de oficiales de aviación, compañeros de Sevilla y de Granada, irrumpe en la habitación de Franco, que reposa tranquilamente. El vecindario a coro prorrumpa en la canción popular de cuna :

*Despierta niño, despierta
que el día clareando va.*

Se dan gritos de « Viva el As » y Franco despierta entre medio del tumulto de canciones y de toda clase de instrumentos de percusión. Ruiz de Alda y Durán son despertados en la misma forma.

El Infante don Carlos, Capitán General de la Región, ha llegado a las cinco y media procedente de Sevilla, y se dirige inmediatamente a la capilla de la Milagrosa seguido de la mu-



Comandante Franco

Teniente Durán



Capitán Ruiz de Alda



Mecánico Pablo Rada



chedumbre, que invade el templo; poco después llegan los aviadores, seguidos de público que vitorea a Espada y a la Argentina. Por todas partes flores y banderolas de los dos países.

Es un momento emocionante; Franco, Ruiz de Alda, Durán y Rada, entran en el templo con lágrimas en los ojos; dice la misa el prior de los Franciscanos de la Rábida, Padre Lorenzo Jordán; terminada la misa es impuesta a los aviadores la medalla de la Santa Virgen de Loreto, patrona de la aviación española.

Sale del templo la comitiva, y a pie, por ser imposible de otro modo dada la compacta aglomeración, hace el recorrido de dos kilómetros hasta el puerto entre medio del entusiasmo delirante de la multitud. Las aguas del puerto no se ven, cubiertas con profusión de banderitas españolas y argentinas que llevan los centenares de embarcaciones que por él pululan; la mañana es fría, pero el cielo está despejado. El Infante don Alfonso de Orleans llegado al frente de su escuadrilla, el ingeniero Velasco, representante de la aviación civil en el Ministerio de Trabajo, el general Soriano, jefe de los servicios de aviación, los alcaldes de Huelva y Palos de Moguer, representaciones del ejército y del cuerpo de aviación, y algunas señoritas, ocupan una gasolinera de las obras del puerto acercándose al avión. A las siete en punto de la mañana aparece Franco en el muelle; viene rodeado de una multitud frenética que vitorea al segundo Colón; las jóvenes, entusiasmadas, dirigen los más tiernos piropos al joven, hasta el punto que éste, sonriendo, las dice: Agradezco mucho vuestros saludos, y no olvidéis de venir al regreso.

Franco y sus compañeros ponen pie en la canoa, que al zarpar es saludada con una ovación indescriptible; la gente llora de emoción, y a todos dominan los fotógrafos y operadores de cine que, desde sitios estratégicos, cumplen concienzudamente su misión. A las siete y media, Rada salta al hidro y comienza a desenfundar las hélices; Franco ocupa la dirección; Alda se sitúa a su lado; Alonso, el fotógrafo, ocupa el cuarto delantero de derrota, y Durán el cuarto de combate. Rada prepara los motores; éstos empiezan a funcionar; el Infante don Alfonso, al pie del hidro, abraza a los aviadores, y el general Soriano, enternecido, les ruega cubran todas las formalidades para batir el *record*. Franco se despide de los vecinos de Palos que han velado el aparato.

Son las ocho menos cuarto; los motores aceleran, e insensiblemente el aparato despega del agua seguido del avión de escolta. El avión *Plus Ultra* marcha rozando el agua, se dirige hacia la Rábida, y, acelerando se eleva definitivamente pasando por la barra de Saltes; los dos aparatos describen una vuelta de salud al monumento de Colón y al convento de la Rábida, y bajando por el estero de Rubio, saludado por las sirenas de todos los buques, se pierde a los pocos momentos en el horizonte, camino de Canarias.

* * *

Ha comenzado el *raid*; volando a 1,000 y 1,500 metros de altura, envueltos en fina niebla, y a velocidad de 95 millas por hora, el *Plus Ultra*, con las debidas precauciones por efecto de la niebla y de una lluvia fina por ella producida, amariza a las cuatro en punto de la tarde en el puerto de Las Palmas.

La recepción tributada a los aviadores en Las Palmas, a pesar del luto por las catastróficas inundaciones, ha sido soberbio. Franco se ha dedicado a repasar el aparato, asistiendo también a varios actos organizados en su honor.

Las condiciones meteorológicas se han resuelto en un fuerte viento del Nordeste que obliga a Franco a demorar su salida para Cabo Verde hasta el día 26 de madrugada, efectuando el despegue en la Bahía de Gando abrigada de los vientos, y dejando en Las Palmas al fotógrafo Alfonso que debía acompañarle hasta Cabo Verde.

Por vía del aire, pues, Franco lleva al hidro a la Bahía de Gando, situada a más de veinte millas al Sur de Las Palmas, pernoctando con sus compañeros en el cañonero español *Infanta Isabel*, que a este efecto se ha trasladado a la Bahía.

Franco y Ruiz de Alda hacen grandes elogios de los aparatos radiogométricos, que les han permitido percibir las señales a más de 700 kilómetros de distancia. Han sido avisadas las estaciones de Cabo Verde, de poca amplitud, y la potenti-

sima francesa de Port Etienne en la costa del Senegal. En Las Palmas, los aviadores han recibido el siguiente cariñoso despacho del Príncipe de Asturias: « Al feliz término de vuestra primera etapa y cuando vais a partir de las últimas tierras de España, os envío un afectuoso saludo y pido a Dios os ayude en las próximas jornadas ».

Los aviadores hacen enormes elogios del « mecánico rápido », nombre con que han bautizado a Rada, alma de la expedición por sus formidables conocimientos de mecánica. Hablan del excelente funcionamiento de la estación radiotelegráfica de a bordo que les ha permitido captar mensajes de Tenerife hasta 900 kilómetros de distancia, debido a lo cual han podido conservar el rumbo. Al embocar la Gran Canaria, no distinguieron nada absolutamente de tierra, amarizando a tientas fiados en la exactitud de los aparatos de rumbo que han dado anotaciones de suma precisión, corroborando la eficacia de los inventos de Sacadura Cabral y Gago Coutinho. La estación radiotelegráfica de Cabo Verde es de poca extensión (1,700 kilómetros), por lo cual no serán perceptibles sus señales hasta 400 kilómetros, teniéndose que guiar en el resto del recorrido por la aguja magnética y el cálculo astronómico.

Amanece el día 26 de enero de 1926. A pesar de la hora intempestiva, millares de personas se dirigen a la Bahía de Gando; numerosas embarcaciones pululan por sus aguas. A las ocho y cuarto se pone en marcha el motor, llevando el *Plus Ultra* 3,000 litros de gasolina; poco después arranca, habiendo dado tiempo al cañonero *Infanta Isabel* para hacerse a la mar desde la Bahía. Poco después, en medio de frenéticas aclamaciones, el *Plus Ultra* se pierde de vista rumbo a Cabo Verde.

Después de un viaje sin novedad, a las ocho menos diez minutos, hora española, auxiliado bravamente por las estaciones radiotelegráficas de los buques en derrota, por la estación de Saint Etienne, la de Cabo Verde y la de Tenerife, los aviadores amarizan en Porto Praya (Islas de Cabo Verde).

A las ocho y nueve minutos de la mañana del día 30, el *Plus Ultra*, remolcado previamente por el crucero español *Blas de Lezo* hasta la Bahía do Inferno, se eleva majestuosamente para cruzar el Atlántico rumbo a Pernambuco. A las doce menos veinte de la mañana del día 30, el crucero *Blas de Lezo*, situado en el rumbo Cabo Verde Fernando de Noronha, comunica que Franco sigue el vuelo sin novedad. El destroyer *Alcedo* salió el día 28 a las nueve de la noche rumbo a Pernambuco, de Porto Praya. A las nueve de la noche comunica Tenerife que *Plus Ultra* sigue sin novedad, esperando llegar a Pernambuco a las doce de la noche.

Poco después, el *Plus Ultra* entra dentro del radio de acción de la telegrafía sin hilos de Pernambuco. El mar presenta imponente aspecto; la noche es cerrada, y un fortísimo viento balancea al avión obligándole a dar volteretas sobre sí mismo. El temporal dificulta grandemente la marcha, y Franco tiene que usar de toda su pericia para conservar el rumbo. Para por encima de Fernando de Noronha, y la situación se hace comprometida debido a las fuertes rachas y a llevar la hélice trasera algo averiada. Franco, con muy buen acuerdo retrocede y amariza en la Bahía de la Concepción de Fernando, de Noronha a las diez de la noche (hora brasileña). El temporal dificulta el atraque del avión, por lo que los aviadores han de dormir en el mismo hasta las tres de la madrugada, en que pueden establecer contacto con tierra. El Gobernador del presidio de Noronha, Sergio Loreto, se desvive por atender a los intrépidos argonautas. Estos, en lucha contra los elementos, se proponen partir de Noronha inmediatamente. Poco después de entrar en Noronha los aviadores, llega el excelente destroyer español *Alcedo*, una maravilla mecánica de ligereza. Les aprovisiona convenientemente, no obstante tener 900 litros de gasolina en depósito, suficiente para llegar a Pernambuco, y se hace inmediatamente a la mar.

A la una y veinte minutos de la tarde, despedido entusiastamente por todo el personal del presidio de Fernando de Noronha, Franco se eleva con el *Plus Ultra* rumbo a Recife (Pernambuco), adonde llega con toda felicidad a las 4'40 de la misma tarde, siendo recibido con delirantes ovaciones por el gentío reunido en los muelles de Río Branco. Estamos en el día 31 de enero de 1926. Franco cumple el día 1 en Pernam-

bucos los 30 años de edad. Soberbia hazaña para tan joven muchacho.

Emplea hasta el día 4, en el descanso, en asistir a innúmeros festejos y a reparar el aparato, que bien lo necesita. A 300 kilómetros de Recife, la hélice, que ya venía demarrando desde antes de amarizar en Noronha, se rompió y paralizó definitivamente, consiguiendo llegar el *Plus Ultra* a Recife navegando solamente con la hélice delantera, recalcando así las magníficas características del aparato y la pericia de su Comandante.

El *Alcedo*, que hace de nodriza del *Plus Ultra*, entra en Recife con material de recambio con su oportunidad acostumbrada. Se procede a cambiar la hélice rota, a engrasar y reparar los motores, a templar los tensores, todos los pequeños cuidados, en fin, que necesita un aparato que ha cubierto 1,650 kilómetros de un solo vuelo sobre el mar en lucha furiosa con los elementos, batiendo el *record* mundial de distancia e intensidad, haciendo la travesía del Atlántico en diez y seis horas a una velocidad media de 180 kilómetros por hora.

Todo listo, el día 4 de febrero de 1926, a las ocho y diez minutos de la mañana (hora española), el *Plus Ultra*, llevando a sus tripulantes completos, o sea a Franco, Ruiz de Alda, Durán y Rada, se eleva de Recife, pasa sin novedad por encima de Bahía a las doce treinta (hora española), y amariza gallardamente en la preciosa bahía de Río de Janeiro a las ocho y dos minutos de la tarde.

Imborrables serán para Franco y compañeros de expedición las horas transcurridas en Recife. Arde todavía en las mejillas heroicas de Franco el beso fraternal de aquella hermosa niña de Recife, en el que se unieron dos almas ibéricas al son de la gesta heroica de la raza; conserva todavía el *Plus Ultra* el magnífico y soberbio espectáculo de Bahía la española, flameando al viento banderas españolas y brasileñas de 30 metros de longitud saludando el paso raudos y gentiles del avión simbólico... Y a su descenso en Río de Janeiro, suena todavía el retintín estruendoso de la ovación cerrada con que la capital federal del Brasil ha acogido la más heroica proeza realizada por los hombres desde 1492.

Mariano Viada y Viada



La derrota del «Plus Ultra» en su viaje de ida y la anunciada para su retorno



Actualidades



EN Madrid se ha celebrado brillantemente una Asamblea de Diputaciones provinciales de toda España y de Cabildos insulares de Canarias, que ha tomado importantes acuerdos relacionados con la vida y mejora de actuación de tales colectividades.

* * *

En Sevilla se ha inaugurado con gran éxito una exposición por el laureado pintor andaluz señor Grosso, cuyo salón está siendo muy visitado y comentado por los inteligentes.

* * *

Se encuentra en Barcelona el benemérito general colombiano don Federico Tovar, Presidente de la Sociedad de Agricultura de Colombia, el cual viene a España para estudiar los adelantos industriales del país a fin de implantarlos en su patria.

Uno de los días de su estancia obsequió con un banquete íntimo a algunos de sus amigos, entre los que se contaban el Cónsul general de Colombia, don Vicente J. Arboleda, su señora esposa, la señorita María Teresa Arboleda, don Mariano Viada, Director de la « Casa de América », los señores doctor Sanz Masuera y Hernández, jefe y secretario respectivamente de la oficina de información de Colombia, y los señores Soto, Borrero, Honeysberg, etc.

En una entrevista que el señor Tovar tuvo con el excelentísimo señor Capitán general de la región, don Emilio Barrera, se cambiaron entre tan distinguidas personalidades frases de confraternidad hispanoamericana con aquel idealismo con que lo sienten los americanos hijos de España y con aquel calor con que sabe alentarla el ilustre Capitán general de la región. El señor Tovar visitó también, entre otras manufacturas, la de los señores Gerardo Collardín, S. A., sitas

en San Martín y Badalona, quedando encantado de su modernísima técnica de fabricación.

El general Tovar, muy satisfecho de las atenciones recibidas, se propone embarcar en Málaga para su país.



MADRID : Asamblea de Diputaciones

MERCURIO saluda con estas líneas al ilustre general, deseándole que su viaje por España le haya sido grato y de utilidad para el desarrollo de sus iniciativas.

* * *

El Ropero Escolar, bondadosa institución que funciona en Barcelona, ha celebrado una agradable fiesta en la explanada de Montjuich, a la que han concurrido los niños de las Escuelas públicas y privadas de la capital.

* * *

A Sitges fueron, el 10 de enero, los que podríamos llamar compañeros en arte y letras de Santiago Rusiñol. Cada viajero se puede decir que era un nombre. Era precisa aquella fiesta, porque Sitges constituía una tradición en la vida de Rusiñol y en la vida artística de Cataluña. Hombres fueron a Sitges que hacía treinta años le acompañaron en aquellas peregrinaciones al « Cau Ferrat », que, entonces, no llamaban la atención de nadie, y si solamente de los caricaturistas.

Después de la fiesta de Sitges, celebre el homenaje popular en Barcelona. Al Parque acudió el pueblo con toda la viveza de sus sentimientos y con toda la alegría de su temperamento. Era la menestralía dominguera y limpia; eran los nietos del señor Esteve; eran los artesanos, que han

sido y son toda la grandeza de Barcelona; eran todos los obreros de los oficios más distintos, ofreciendo su devoción admirativa a Santiago Rusiñol, y allí estaban los jóvenes, — obreros, dependientes de comercio, artistas —, que festejaban en el viejo y amado maestro, sus ideales.



SEVILLA : Exposición del pintor Grosso



La mañana era maravillosa. Un gran sol, un cielo cobalto, límpido, y un aire tibio. Enero mediterráneo, que allá, en Mallorca, la isla amada por Rusiñol, comienza la florida de los almendros. En las mesas que llenaban la plazoleta, frente al restaurant y la cascada del Parque, se iban acomodando los poseedores de tiquets. La presidencia, con Rusiñol, se colocó en la terraza del restaurant. Pero la multitud, sin asiento en las mesas, era extraordinaria, invadiendo todos los espacios, colocándose a la entrada de las avenidas, acomodándose en la escalinata de la terraza, buscando incluso en los de la cascada monumental, un observatorio.

Una « cobla » tocó sardanas.

La presencia del gran escritor fué recibida con aclamaciones. Los vítores a Rusiñol y las ovaciones eran ensordecedoras. Millares de personas aplaudían y vitoreaban a Rusiñol.

La terraza del restaurant estaba llena de gente y desde este puntó también partían aplausos y vivas.

Al llegar Rusiñol se le hace entrega de una caricatura suya, que le dedican los artistas del Español.

Rusiñol se acomoda, junto con su señora, en una mesa instalada en la terraza del restaurant, dando frente a la cascada.

Seguidamente un obrero lee unas cuartillas que principian así :



SEVILLA: El Infante don Carlos en la Revista militar

« Humildemente, tal como corresponde a la sencillez de los organizadores de esta fiesta, me levanto yo, anónimo admirador de usted, a ofrecerle este homenaje, plasmación del afecto que nuestra clase siente por usted. La idea de este homenaje partió de una tertulia integrada por compañeros que comparten el trabajo con el estudio. Alude al viaje a Sitges y dice que allí también fueron los obreros, junto con los poetas y los artistas, pero que en el acto que estaban celebrando se encontraba toda la clase proletaria.

Dedica también unas palabras afectuosas a Ignacio Iglesias, del que dice se mostró un buen amigo de los obreros. Lamenta la muerte de Guimerá y manifiesta que si viviese se habría sumado también al homenaje a Rusiñol.

Después elogia la obra realizada por Rusiñol en términos de gran fervor. Agrega que Rusiñol siempre ha sido un buen amigo de los obreros y que en nombre de todos ellos le estrecha la mano. »

Al contestar Rusiñol, recuerda que el obrero catalán, en vez de ir a la taberna en los ratos de ocio, se va a los orfeones, fundados por Clavé, el catalán ilustre. Con ello demuestra el obrero que en su espíritu alienta un sentimiento de artista.



BARCELONA: Recepción en la Capitanía General

Termina dirigiendo un saludo a todos los obreros del mundo, especialmente a los de Cataluña.

Al terminar Rusiñol sus palabras, vuelve a desbordarse el entusiasmo de la muchedumbre.

Desfilan las gentes por delante de la mesa que ocupa Rusiñol, que tiene que estrechar ininidad de manos.

A las doce y media se da por terminado el acto.

Se levanta Rusiñol para abandonar su sitio y la muchedumbre lo rodea, haciendo casi imposible la salida. Así termina el magno homenaje que Cataluña ha dedicado a su gran artista.

El día del santo del Rey ha tenido efecto en la Capitanía general de Cataluña una brillante recepción y besamanos que ha congregado en los salones del Palacio a todos los elementos de valía y significación de la capital.

Con motivo de celebrar el ilustre médico catalán doctor don Salvador Cardenal el cincuenta aniversario del ejercicio de la medicina, ha sido objeto de diversos homenajes, entre otros el nombrarle caballero de la Gran Cruz de Alfonso XII.

Recientemente el excelentísimo Ayuntamiento de Barcelona le tributó el homenaje de descubrir



una hermosa lápida a él dedicada en el Dispensario municipal de las Casas Consistoriales.

Ha estado entre nosotros la ilustre artista de la declamación Berta Singerman, quien ha obsequiado, después de brillantísima campaña, con diversas audiciones a los niños de las Escuelas municipales.

La «Casa de América» ha enviado el siguiente cablegrama a su Director



MORATALLA : El Rey con el popular Rafael Guerra « Guerrita »

general don Rafael Vehils, que se encuentra en la América del Sur :

« Casa América », uniéndose júbilo nacional, ruégale felicitar intrépidos tripulantes *Plus Ultra* glorioso viaje, gesto hermoso marca nueva comunicación España europea, América española, estrechando vínculos eternamente indisolubles. MÉNDEZ CARDONA, *Presidente*. VIADA, *Director* ».

También nuestro Director don Rafael Vehils saludará, en nombre de MERCURIO, a los aviadores a su paso por Montevideo, como lo hará en Buenos Aires, nuestro querido amigo y valioso colaborador don Ricardo Monner Sans, 🇪🇸 🇪🇸



BARCELONA : La recitadora argentina Berta Singermann en el Salón de Ciento

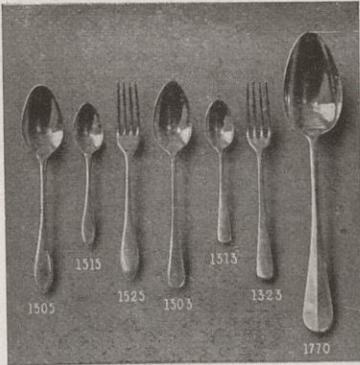


BARCELONA : Homenaje a Santiago Rusiñol

Compañía Metalúrgica METAC, S. A. E.

TODA CLASE DE ARTÍCULOS DE ALUMINIO PARA
COMERCIO E INDUSTRIA EN INSUPERABLE CALIDAD

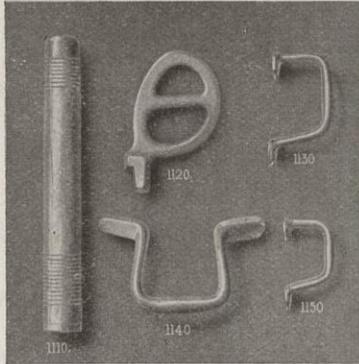
Nápoles, núm. 175 - BARCELONA - Teléfono SP-1218



Dirección para
Cables
Telegramas
y Telefonemas
LA METAL
BARCELONA

A. B. C. Code,
edición 5.ª

Rudolf Mosse
Code



FÁBRICA DE CALZADO MONSERRAT Y C.ª

Especialidad en calzados para ni-
ños y Sandalias de todas medidas

Parelladas, 66 :: SITJES



LASCURAIN Y OLASOLO EIBAR (España)

Fabricantes de armas de todas clases
Exportación a todos los países



Escopeta modelo GOGOR, la más fina,
económica, garantida para pólvora sin humo

Grandes fábricas
de Tejidos de los
Pirineos y Talle-
res de Confección



Fábrica en San Sebastián y Tolosa

CARLOS DOUSSINAGUE

— ANTIGUA CASA BODEAN —

Dirección telegráfica:
DOUSSINAGUE - TOLOSA

Oficinas en Tolosa : Guipúzcoa

FÁBRICA DE TAPONES DE
CORCHO DE TODAS CLASES

JOSÉ BONAL
S. en C.

EXPORTACIÓN

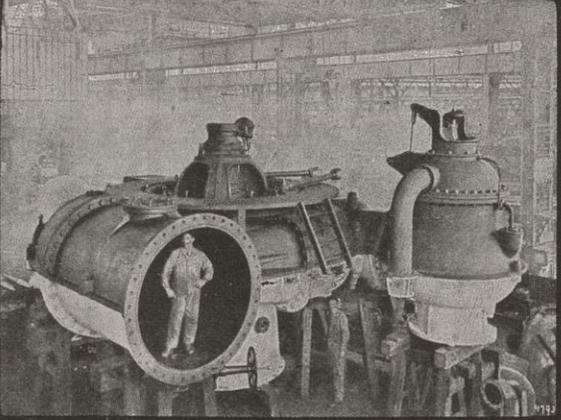
San Feliu de Guixols



ESCHER WYSS & C.º
ZURICH (Suiza)

□ □ □

SECCIÓN DE TURBINAS HIDRAULICAS



Riegos y Fuerza del Ebro, S. A.
Central de Camarasa (Lérida)

4 Turbinas «Francis» con cámara espiral de eje vertical para acoplamiento directo : Potencia de cada unidad 18,500 caballos : Salto 78 metros

TURBINAS HIDRÁULICAS PARA TODOS LOS SALTOS
Y CAUDALES

REGULADORES AUTOMÁTICOS DE GRAN PRECISIÓN

REPRESENTANTE GENERAL PARA ESPAÑA Y PORTUGAL:
F. VIVES PONS (INGENIERO INDUSTRIAL)

Gerona, 112 : Teléfono G-623 : **BARCELONA**
Delegación en **MADRID** : Prim, 2 : Teléf. 54-24

JAIME FREIXA
TELÉFONO NÚMERO 469
SAN QUIRICO DE BESORA

Fábrica de Aserrar Maderas

Construcción de toda clase de cajas de chopo machihembradas y reclavadas para fábricas de hilados de algodón, lana y estambre

Importación de maderas : Especialidad en cajas para la exportación

Fábrica de sillas tapizadas de junco

Modelos variados, que por su gran duración y precio, no tienen competencia

Exportación a todas partes




Meyer y Bacharach
Grao (Valencia)

Exportación de productos del país

Arroces : Alubias : Cereales : Semillas
Conservas : Turtós

Importación

Semillas oleaginosas : Cueros : Coloniales y Saquerío

VINOS DE RIOJA = TINTOS Y BLANCOS

V^oa e Hijos de Angel Santiago

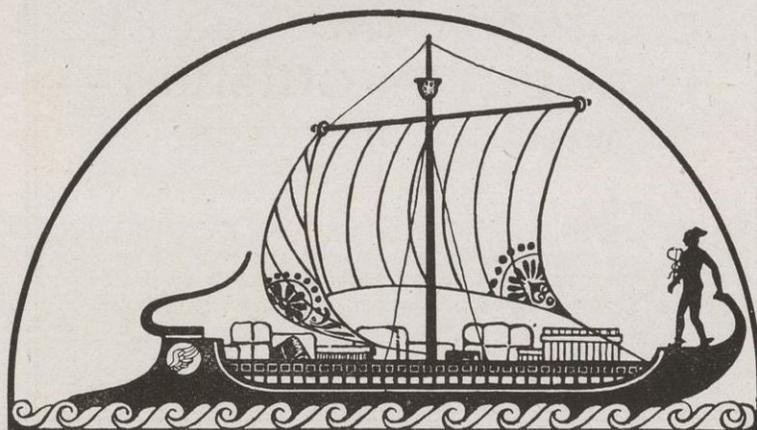
COSECHEROS-CRIADORES HARO (ESPAÑA)

ESPECIALIDAD EN TÍPOS DE EXPORTACIÓN APROPIADOS PARA LOS MERCADOS DE AMÉRICA

ESTA CASA ACEPTA BUENOS AGENTES EN LOS PAISES QUE NO LOS TENGA



Fábrica de Hilados
y
Géneros de Punto
MATARÓ
Viuda de Minguell y C^a
Almacén:
Cortes, 582 - Teléfono A-797
BARCELONA



DA COSTA COMPANY
202-204 FRANKLIN ST.
NEW-YORK CITY

IMPORTADORES, COMISIONISTAS Y AGENTES

Desean relacionarse con firmas de primera categoría, exportadores de aceites de oliva, pimientos, etc., que a su vez estén dispuestas a negociar con casa seria, activa y sólida : Hacemos buenos adelantos sobre embarques en consignación

Para referencias dirigirse a las casas de información DUNN Y BRADSTREET

::: Daremos otras referencias a solicitud :::

Exportación de Pimentón
ANTONIO PARDO
MURCIA - ESPAÑA

FRANCISCO ABASCAL

— ALMACENISTA Y EXPORTADOR DE —
ACEITUNAS SEVILLANAS

SEVILLA

Vidriería Española
Costa, Florit y C.^a, s. en C.
 Despacho: Paseo Aduana, 5, 1.º : Barcelona

Fábrica de botellas para vinos, licores
 cervezas y gaseosas
 Bombonas y Garrafrones, Baldosas y Baldosillas

MANUFACTURAS ARMERO - ESPECIALISTAS REUNIDAS



:: :: Revólvers, "ALFA" :: ::
 Escopetas de caza "ALCYON"
 Pistolas Automáticas "OMEGA,"

Dirección postal Manufacturas A. E. Reunidas
 Apartado n.º 4 ☙ ☙ Telegramas : "ALFA"

EIBAR (España)

**COMPAÑÍA ANÓNIMA DE
 PRODUCTOS QUÍMICOS**
 Moncada, 23 : BARCELONA



Sulfato de hierro en clases especiales para la
 agricultura : Ácidos sulfúrico, muriático y
 nítrico : Alumbres : Sulfato de alúmina
 Minio de plomo : Litargirio : Sulfuro ferro-
 so : Bisulfato sódico cristalizado, etc.

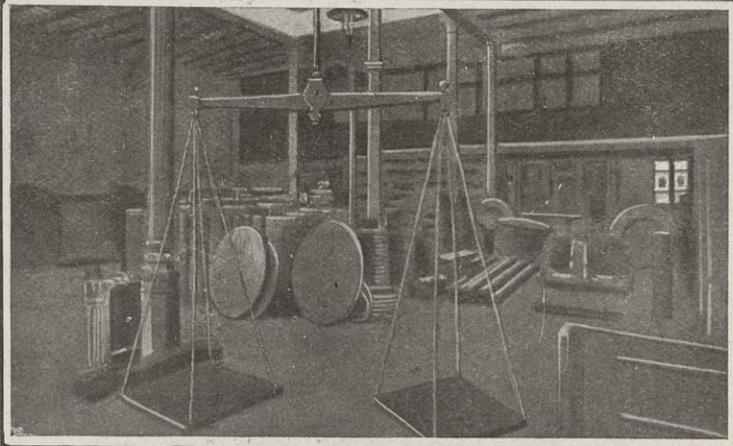
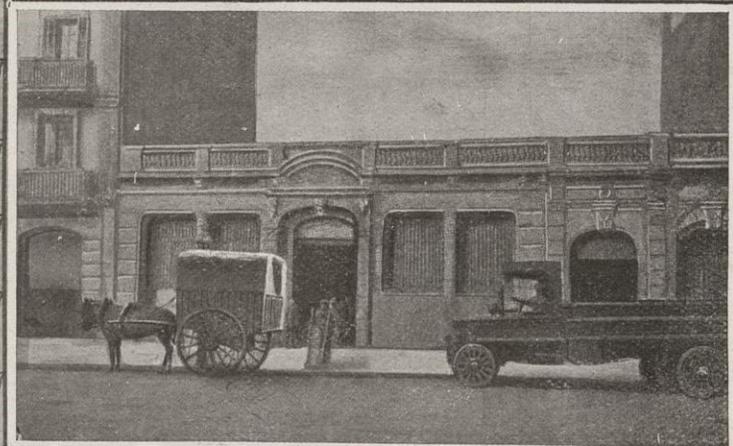
Sociedad Anónima SABADELL Y HENRY
 Refinería de Materias Lubrificantes

Suministradores de la Compañía Trasatlántica, Los Ferrocarriles del
 Norte, M. Z. A., Andaluces, de M. C. P., de Orense a Vigo, y de otras
 importantes empresas navieras, ferroviarias, mineras e industriales

Refinería en Hospitalet de Llobregat : Delegación en Madrid
 Depósitos en todos los centros industriales de España

Casa Central en Barcelona
Oficinas : Paseo de Gracia, 32 : Teléfono A-3149
 Apartado de correos 288 : Barcelona
 Dirección telegráfica . . } **Sabadeny** : Barcelona
 Dirección telefónica . . }
Cuenta corriente con el Banco de España

Francisco Lacambra y Lacambra
 Calle Ali-Bey, 23 - BARCELONA - Teléfono SP - 240

**Fábrica de batir
 y laminar cobre y latón**
 Casa fundada en 1808

Planchas de cobre y latón especiales para forro de buques : Cla-
 vazón para las mismas y clavos de lanza para las tablas : Planchas
 de latón amarillo extra superior y de cobre pulidas, propias para
 entallar al torno, embutir o estampar : Barras de latón propias
 para ser torneadas : Placas tubulares y delanteras para construc-
 ción de cajas de fuego para locomotoras de ferrocarril

Fábrica de Conductores Eléctricos

IMPORTACION EXCLUSIVAMENTE DE MADERAS EXTRANJERAS Y CONSIGNACIONES DE BUQUES

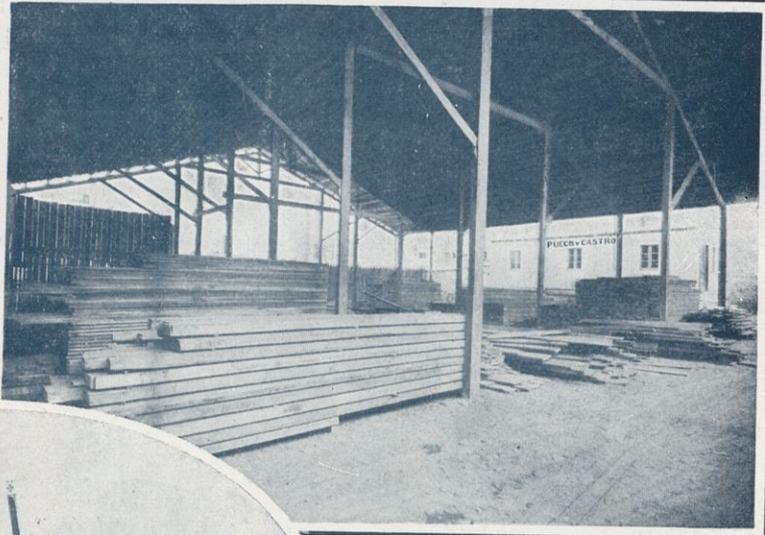
PUECH & CASTRO

AGENCIAS EN : MADRID, BILBAO, MÁLAGA,
ALMERÍA, ALICANTE, ZARAGOZA Y SEVILLA

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA:
CAXPORT - BARCELONA

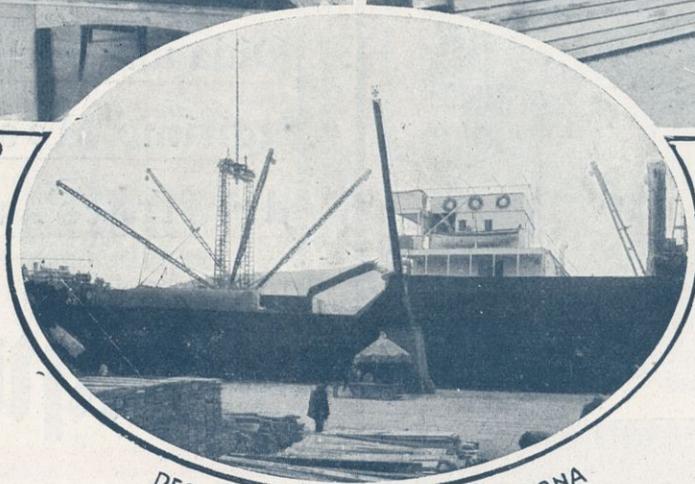
DEPÓSITOS Y ESCRITORIOS - VALENCIA

DEPÓSITOS - VALENCIA



DETALLE DEL DESPACHO
BARCELONA

UNA NAVE DEPOSITO
BARCELONA



DESCARGANDO MADERA - BARCELONA

AGENTES CONSIGNATARIOS
DE ASERRERÍAS

CON DEPÓSITOS EN:
MOBILE ALA., PENSACOLA
FLA., MERRYVILLE LA.,
LOUISVILLE KY. SEETLE,
WASHINGTON E. E. U. U.

TRIESTE (ITALIA)

ZAGREB (YUGOESLAVIA)



CLAVES : CODES USED

WESTERN UNION 5 LETTERS
UNIVERSAL LUMBER CODE
WESTERN UNION (UNIVERSAL)
A. B. C. 5TH EDITION
ACME CODE

Venta de maderas extranjeras, solamente a almacenistas del ramo, C. I. F., puertos españoles, sobre carro muelles de Barcelona y Valencia, franco bordo estos puertos y sobre vagones estaciones de Barcelona y Valencia, para almacenistas del interior

Si asierra usted o exporta maderas, bien en América Latina, Africa o Europa y quiere introducir las en España con éxito, diríjase a esta casa, que es la única organizada para una completa distribución

CASA CENTRAL Y DEPÓSITO :

VALLHONRAT, NÚMS. 5 Y 7

TELÉFONO 980-H

BARCELONA



SUCURSAL CON DEPÓSITO :

P. & C.

CALLE VICENTE BRULL

(ANTIGUA C. SAN FRANCISCO)

GRAO-VALENCIA

CARLOS ALBO

- SANTOÑA - CANDÁS -
LA ARENA - CORUÑA
BERMEO Y
VIGO

HIJOS DE CARLOS ALBO

GRANDES FABRICAS DE CONSERVAS



Anchoas en salmuera, en barriles y latas, toda clase de aperitivos derivados de este pescado : Pescados surtidos : Bonito, Atún, Besugo, Merluza, Calamares, etc., etc. : Sardinas, toda clase de formatos en aceite, tomate y escabeche



CODE A. B. C. 5.^a EDICIÓN

PEDIDOS A SANTOÑA (SANTANDER)



Pída una botella del
legítimo Moscatel
de Sitges, marca

Conquistador

Representantes para la Isla de Cuba
Señores J. Calle y C.^a, S. en C.

Firma : Antonio Ferrer - Sitges

Se desean agentes en las Repúblicas Americanas

La Montagnarde

MARCA REGISTRADA PRECIO CORRIENTE



EXPORTACIÓN

ATUN, ANCHOAS,
MARISCOS
Y OTRAS CON-
SERVAS

SARDINAS Y
SPRATS

CABLES - CERVERA
Cangas de Morrazo

F. J. Cervera
Casa fundada en 1896
FÁBRICA DE CONSERVAS
VIGO - CANGAS (España)

El Guadalquivir

Refinería y exportación
de aceites puros de oliva



Fábrica de envases
:: metálicos ::

Miguel G. Longoria, S. en C.

SEVILLA



MANZANILLA
VICTORIA

C. de Otaolaurruchi

VINOS Y COÑAC

□
: Amontillado :
FINO OTAOLA

□
Se desean agentes con garantías

Sanlúcar de Barrameda (Cádiz)



DISCOS Y DERIVADOS DE CORCHO, S. A.
 Fabricación y Exportación de Discos, Tapones y toda clase de especialidades derivadas del corcho

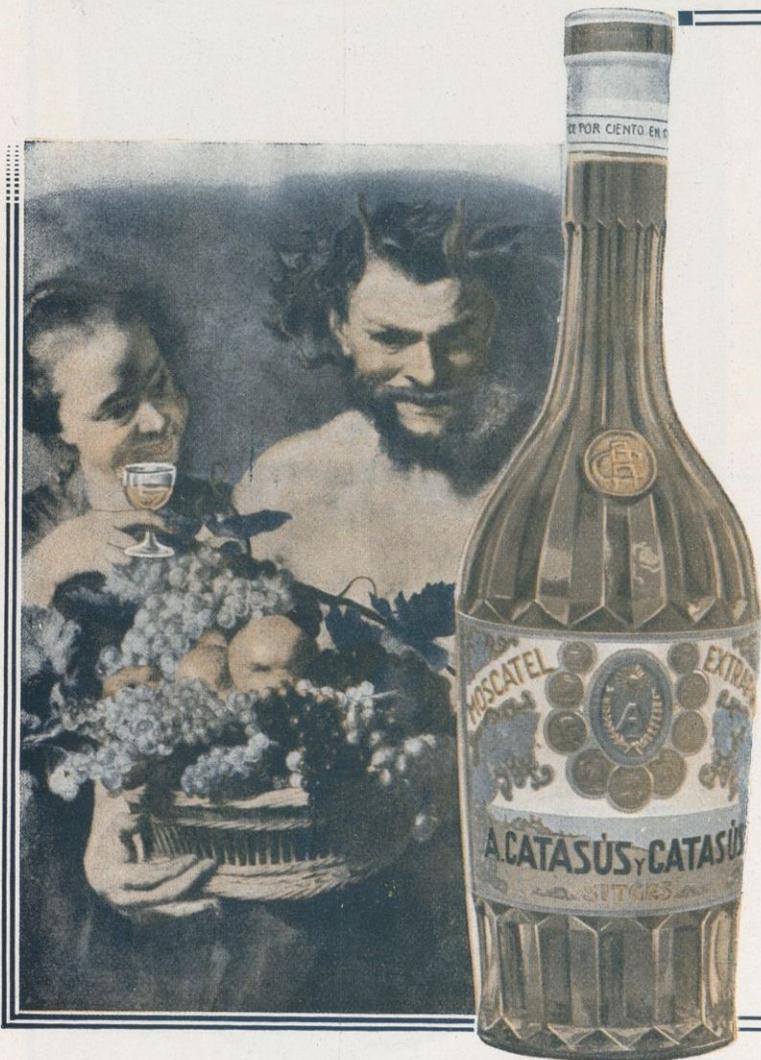
TELÉFONO NÚM. 329
 Cables: CORKDISCOS

CÓDIGOS : { A. B. C. 5.th Edition
 Bentley's
 Particulares

Envío de muestras gratis :: Se solicita correspondencia de Representantes activos y bien introducidos en los mercados Hispano-Americanos.
PALAFRUGELL :: (Gerona)



J. GALOERÁN CALONGE - (GERONA)
 Fabricante y exportador de tapones de corcho. Elaboración de toda clase de tapones con corchos de las mejores procedencias - Confianza absoluta Exportación a todos los países Pídanse muestras y precios



Vino Moscatel Extra-Fino

A. Catasús y Catasús

CASA FUNDADA EN 1884

Selección especial para los mercados Americanos
 Muestras sobre demanda



Cataluña **SITGES** España

GRAN TOSTADERO DE CAFÉ
 MARQUES Y VERA
 CÁDIZ ARGENTONIO 10



MAQUINAS DESTORNILLADORAS Y REFRIGERADORAS

SELLOS PARA COLECCIONES

Gran surtido de sellos de todos los países y de artículos filatélicos



Envíos para elegir
 Precios corrientes gratis y franco

R. POULAIN 7, RUE DE PROVENCE
 PARIS (9e)

FABRICANTE:

Eulogio Aróstegui

HIJO Y SUCESOR DE SALVADOR AROSTEGUI

Cable: AROSTEGUI

Código: A. B. C. 5.ª Ed.
Mejorada y Particular

TELÉFONO 3-116

EIBAR --- España

ARMAS DE FUEGO



"AZUL"

MARCA REGISTRADA

Manuel Fernández y C.ª

AMONTILLADO "VICTORIA"
JEREZ QUINA : COÑAC ESPAÑA
CHAMPAN "DUCAL"

JEREZ (España)



Aspecto de la sección de fábrica de piedras Mayol

**PIEDRAS MAYOL
PARA MOLINERÍA**

FABRICADAS CON MATERIALES
QUÍMICAMENTE COMBINADOS

PIEDRAS DE ESMERIL CUARZO Y CÍLICES

Las Piedras Mayol son
insustituibles para ceba-
das, sémolas y remolidos

La casa Mayol garantiza la
durabilidad de sus piedras,
de una dureza poco común

IMPORTANTE STOK a disposición para la venta

Fabricante : **SEBASTIÁN MAYOL**

Teléfono 3405 : **Mollet del Vallés (Barcelona)**

Compañía Fabril de Carbones Eléctricos



Spad. Anón.

Diputación, 225
Barcelona

Direc. telegráfica :
CARBOELÉCTRICO

REFRACTARIOS "CLAT" para industrias Siderúrgicas, del Gas, del Vidrio, Químicas, Hornos para Cal, Cementos, etc.

PILAS HÚMEDAS

==== PILAS SECAS marca "CLAT" ====

Sucesor de Ruiz y C.

Informes comerciales y cobro de créditos litigiosos : Referencias de primer orden a disposición

Dirección : Calle Fontanella, 18, entr.º : BARCELONA

J. Ruiz y C.^a

JEREZ

Gran Aperitivo

Gran Vino

Selecto Licor



Jerez Quina Supremo - Ponche Español - Champan
Coñac "TRES CORONAS"

Miguel y Costas & Miguel

FABRICANTES DE PAPEL PARA CIGARRILLOS EN RESMAS, BOBINAS Y LIBRITOS

Exportación a todos los paises

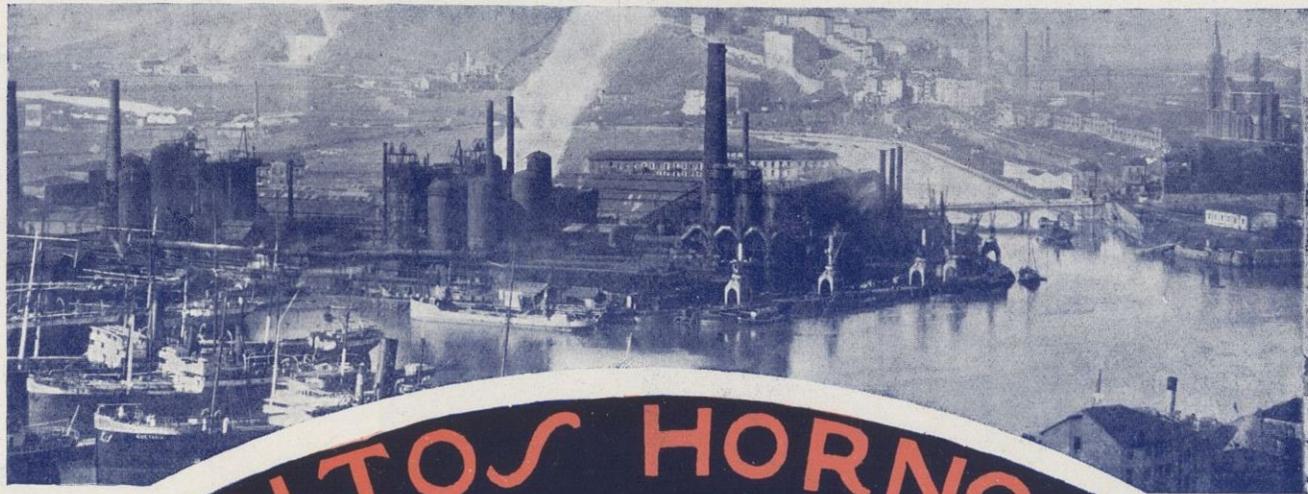


EL PINO

MARCA REGISTRADA

Direcciones { Telegráfica: QUÉLTAS
Postal: APARTADO 629

Barcelona



ALTOS HORNOS DE VIZCAYA BILBAO



Lingote de cok, de calidad superior,
para fundiciones y hornos Martín

Siemens Aceros Bessemer y Martín Siemens en perfiles
de distintas clases y dimensiones: Carriles Vignole, pe-
sados y ligeros para ferrocarriles, minas y otras industrias:

Carriles Phoenix o Broca, para tranvías eléctricos: Viguera Chapas Gruesas
y finas: Chapas magnéticas, para transformadores y dinamos: Aceros especia-
les obtenidos en horno eléctrico: Grandes piezas de forja (rodas, codastes, ele-
mentos para cañones): Fabricación de Hoja de Lata: Cubos y baños galvanizados: Latería para

fabricación de envases: Envases de hoja de lata para diversas aplicaciones: Fabricación Cok y sub-productos:
Sulfato amoniaco, alquitrán, benzol naftalina y toluol: Flota de la Sociedad ocho vapores, con

33,600 toneladas de carga: Dirigid toda la correspondencia al Apartado 116: BILBAO

SOCIEDAD DE ALTOS HORNOS DE VIZCAYA: BILBAO :: Fábricas en Baracaldo y Sestao

LA CANTÁBRICA

S.A.

SANTOÑA (ESPAÑA)

CONSERVAS
Y
SALAZONES
DE
PESCADOS



CLAVE
ABC 5 E0
MEJORADA

TELEGRAMAS CANTÁBRICA
SANTOÑA



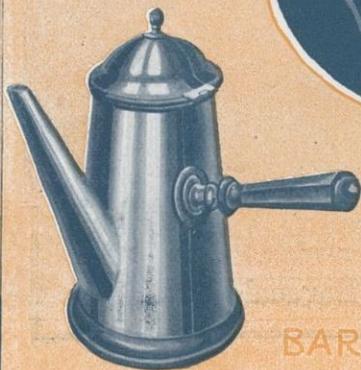
Exportación península y ultra-
mar : Surtido completo de cuer-
das para toda clase de instrumen-
tos, o sean para Guitarra, Bandurria, Violín, Violoncelo,
Contrabajo y Arpa : Cuerdas de todos groesos
para máquinas

METALES y PLATERIA RIBERA S.A.

Correspondencia y Despacho
Paseo Triunfo, 57-63
Teléfono SM-387
BARCELONA



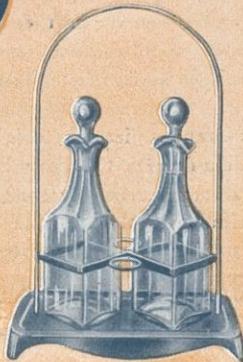
MANUFACTURAS
DE CUBIERTOS
Alpaca extra blanca
Metal blanco plateado
Aluminio - Orfebrería
en Alpaca y Plateado



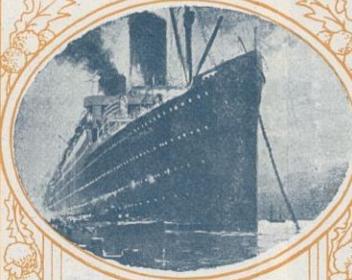
FÁBRICAS



BARCELONA Y SALIENT



LLOYD NORTE ALEMAN
BREMEN



Salidas de
VIGO

Y VILLAGARCIA

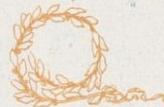


Informes

Luis G. Reboredo

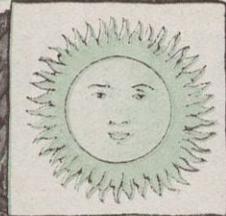
Isla

Agente general en España
de la Compañía



VILLAGARCIA :
Marina, 14

VIGO :
García Olloqui, 2



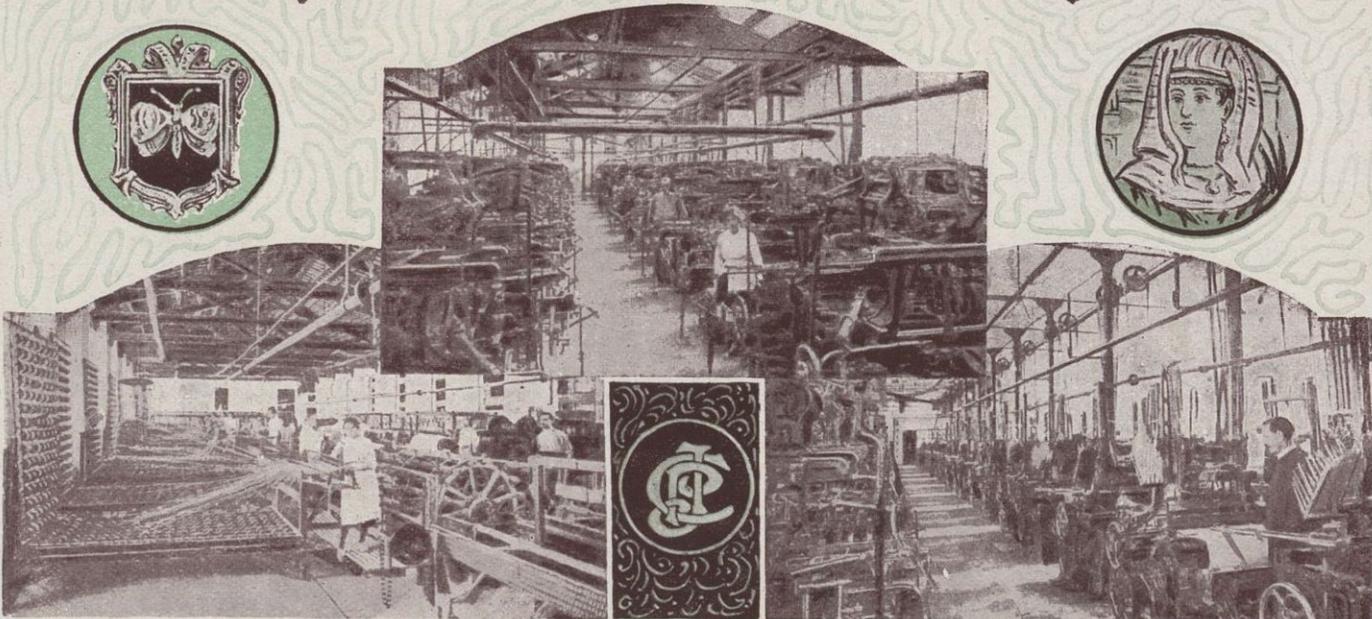
FÁBRICA DE TEJIDOS DE ALGODÓN Y LINO
ESPECIALIDAD EN
DRILES, BRINES Y CASINETAS

JOAQUIN PASTELLS

DES-PACHO :
ALI-BEY, 25
BARCELONA

FÁBRICA EN BLANES
GERONA
EXPORTACIÓN

TELÉFONO S.P-18



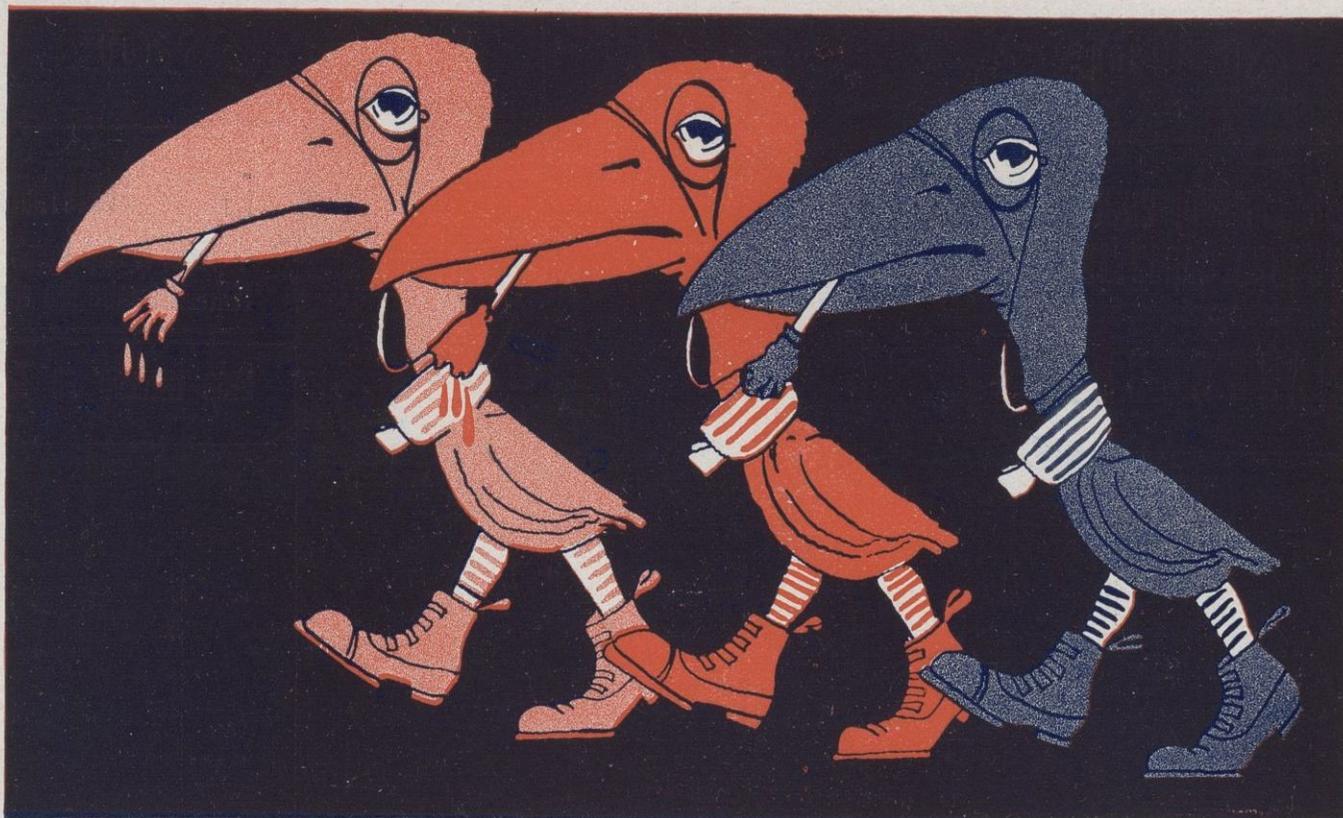


VINOS Y
COÑAC

PEDRO DOMEQ Y C. A

JEREZ DE LA
FRONTERA
(ESPAÑA)





Gerardo Collardín :: S. A.

Fabricación general española de colores

Capital: 4.000,000 pesetas

Fábricas en Badalona - San Martín - Despacho y Oficinas: Vía Layetana, 4
Apartado de correos 559 - Dirección telegráfica: Ardín

Primera fábrica española de óxido de cinc Marca "LA ESTRELLA"
Colores para toda clase de industrias - Especialidad para mosaicos
Marca LA PIRÁMIDE - Pinturas, Esmaltes, Barnices, Secantes y Tintas
litográficas "FERRUBRON" - Pintura antióxida protectora para toda
clase de metales - Únicos concesionarios fabricantes de los productos
de la "STANDARD VERNISH WORKS" de Nueva York, y de los minios de
plomo y litargirios de la casa HIJOS DE MANUEL ARQUER, de Barcelona

ACEITES DE OLIVA

AL POR

MAYOR

ELABORACIÓN PROPIA
PUREZA GARANTIDA

BARCELONA



MARCAS REGISTRADAS

✦ DURÁN especial selecto ✦
FONTANILLA extra fino virgen

Casa fundada en 1825

DURAN Y C^{IA}



AGUAS MINERO-MEDICINALES BICARBONATADO SÓDICAS

MONDARIZ

FUENTES de GÁNDARA y de TRONCOSO (GALICIA)

Las más alcalinas de España

Propiedad de los SEÑORES HIJOS DE PEINADOR

UN LITRO CONTIENE LOS PRINCIPIOS SIGUIENTES

0.983	Bicarbonato sódico
2.284	Idem. sódico
0.199	Idem. potásico
0.619	Cloruro de sodio
0.30	Silice

LAS BOTELLAS DEBEN MANTENERSE EN UN SITIO FRESCO

Si fuesen pocas, se agitarán para que se mezclen.



FUENTES DE GÁNDARA
 -- Y DE TRONCOSO --
 LAS MAS ALCALINAS DE
 ---- ESPAÑA ----

**AGUAS MINERO
 MEDICINALES**

**BICARBONATA-
 DO - SÓDICAS**

Balneario y aguas de

MONDARIZ Propietarios
 Sres. Hijos de Peinador



GIJÓN

Asturias

Sociedad Anónima Industrial Asturiana

Fábricas de Moreda y Gijón

Lingotes de fundición y fino : Acero Siemens básico de tochos de todos tamaños : Aceros al crisol para herramientas, limas, barrenas de minas : Hierros y aceros laminados en palanquilla para machinas, llantones para la fabricación de hoja de lata, formas comerciales usuales, carriles, chapas, machinas de hierro y acero : Alambres brillantes, recocidos, galvanizados, cobrizados : Espino artificial : Puntas de París : Hoja de lata

Para la correspondencia y pedidos dirigirse al Director de las

FÁBRICAS DE MOREDA Y GIJÓN

Correo : APARTADO, 2 Telegramas : MOREDA Y GIJÓN

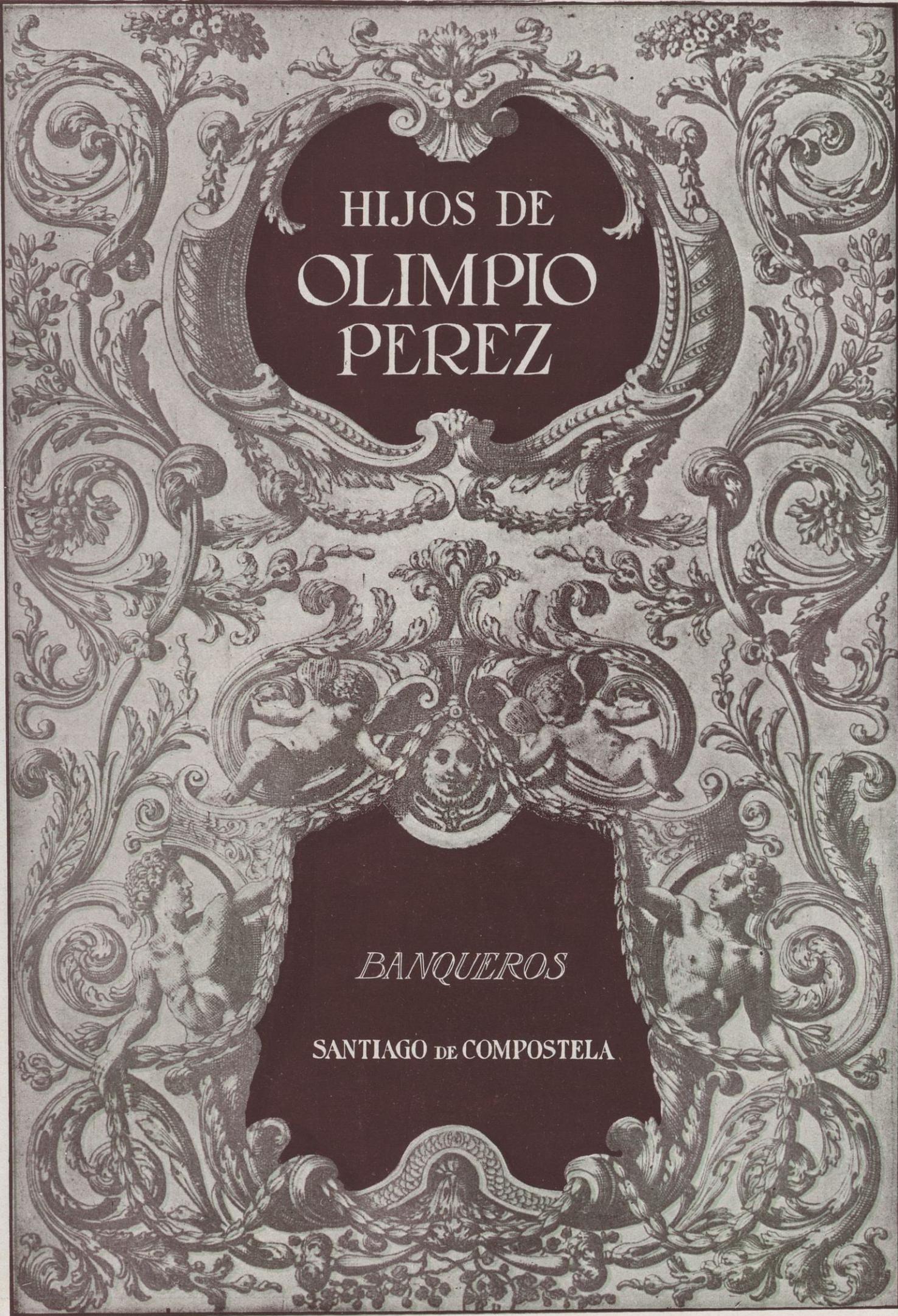


JABONES BARROS SALES



LA TOJA

PONTEVEDRA (ESPAÑA)



HIJOS DE
OLIMPIO
PEREZ

BANQUEROS

SANTIAGO DE COMPOSTELA