

DIARIO DE LA MARINA

PERIÓDICO INDEPENDIENTE

AÑO LI

Dirección y Administración: Peligros, 3, entlo. dcha.—Tel. 2.931

Madrid 7 de agosto de 1919

== DOS EDICIONES DIARIAS ==

NUM. 15.425

El régimen de los tres ochos en la Marina mercante

Que la Marina, por supuesto la Marina mercante, no se acomoda en modo alguno al nuevo régimen de los tres ochos, era evidente, no sólo para los marinos, sino también para los terrestres, incluso, dicho se está, los propios legisladores.

La conveniencia inmediata de la nueva ley sobre la reglamentación del trabajo era inevitablemente la amplitud más sensible de los gastos que incumben a los armadores, supuesto que era preciso aumentar, de una manera muy sensible también, los efectivos de las dotaciones para obtener el mismo e indispensable servicio.

Y como los armadores decían, también justificadamente al Estado: «No estamos en condiciones para hacer todos los gastos de las «reformas» desconsideradas que votan los Poderes públicos», surgía inmediatamente el problema de las compensaciones.

¿Cuáles podían ser éstas? Los propios armadores lo han dicho: «Subvencionalnos, tú, Estado, si te parece lógico y oportuno, y de ese modo nos pondrás en condiciones de luchar contra la competencia extranjera.»

El Estado no se ha atrevido a decir que no; el Parlamento al menos. Y he aquí de qué modo volvemos, por un rodeo inesperado, al régimen de las subvenciones tan bochornoso, a esta manifestación casi brutal, casi cínica del proteccionismo, que consiste en hacer pagar al contribuyente (no se trata más que de los barcos de pasaje) una buena parte de los gastos de viaje de los clientes extranjeros en las grandes líneas de navegación.

Lo más curioso precisamente es que

en la mayor parte de las reclamaciones de los agentes de servicio de uno y otro sexo, para emplear los términos oficiales, incluidos los camareros y doncellas, las criadas, cocineros, etc., los Sindicatos marítimos se han puesto en movimiento.

Los hombres de cubierta, marinos de profesión, no decían nada: apenas se llamaban Pedro. En cuanto al personal de máquinas y sus auxiliares, maquinistas y fogoneros, habían obtenido algunas anteriores ventajas. Y he aquí, es preciso decirlo, la aplicación del sistema de los tres ochos en completa justificación.

Y no está de más advertir con este motivo que hace ya algún tiempo una de las grandes huelgas de las Sociedades obreras inglesas había fomentado y sostenido semejante estado de cosas en los denominados «shop stewards», sufriendo, por lo que se ve, los mismos inconvenientes de por acá.

Parece, después de todo, que su organización gubernamental está dotada de mayor resistencia que la nuestra.

La actitud de los Centros oficiales es bastante angustiosa. ¿Hacia qué lado enfilar el rumbo? ¿Del de los armadores? ¿Del de los obreros marítimos? ¿Del del Estado? Prevenir es de sabios; dejarse sorprender por los acontecimientos es de torpes.

Aquí la cuestión es acertar a armonizar todos los intereses mejorando las aspiraciones justas. ¿Que se aumentan los gastos? ¿Qué se le va a hacer! Los tiempos están en ese pie... y al que no se acomoda a ellos lo arrollan los acontecimientos.

hacen eco de rumores relativos a un hecho descubierto recientemente en el Ministerio de Estado; pero atribuyéndole, sin duda por error de información, caracteres y alcance que, al menos, hasta ahora, no hay motivo para suponer.

Lo sucedido es lo siguiente: Habiendo observado algunos funcionarios del gabinete de Cifra que uno de los auxiliares administrativos retiraba copias de telegramas, que más tarde restituía, se apresuraron a informar a sus jefes.

Pudo comprobarse el fundamento de la denuncia, y, en su virtud, el ministro dispuso la formación de expediente, siendo nombrado instructor el jefe del Cuerpo administrativo del Ministerio de Estado, y secretario, un jefe de Negociado.

Hasta ahora, el hecho no parece revestir otra importancia que la de una indiscreción, censurable y punible, con arreglo al Reglamento, sin que en él haya tenido intervención ningún funcionario del Cuerpo diplomático, como, por error, supone algún periódico.

La Exposición internacional marítima

Es evidente que, a consecuencia de la guerra mundial, se ha despertado mayor entusiasmo por las cosas del mar, siendo muchísimos en España los que no han tenido reparo en exponer sus capitales en Empresas con él relacionadas.

En España, no obstante su extenso litoral, que la constituye de hecho en potencia marítima de primer orden, vivimos, desgraciadamente, alejados del mar; desconocemos el valor inmenso y la riqueza que el mar produce; ignoramos que la vida del mundo circula por el mar; regateamos con misérrima avaricia unos miles de pesetas para subvencionar líneas de comercio; hacemos la pantomima de conceder ridículas cantidades para primas a la construcción naval, y aun en el momento de abonarlas, nos damos cuenta de que no hay numerario con qué pagarlas.

La guerra actual ha puesto de manifiesto muchas enseñanzas, que debemos aprovechar si queremos engrandecer España.

Hemos visto que el factor decisivo, el único, podemos decir, merced al cual ha tenido acabamiento tan horrible catástrofe, ha sido la Marina; ella, bloqueando los Imperios centrales, ha conseguido minarlos, fomentando la rebelión; ella ha transportado miles y miles de hombres, que han sido necesarios en el momento preciso; y no olvidemos que la expansión comercial, el afán de conquista de mercados ha sido una de las concausas de la lucha.

Afortunadamente, aún en España, en medio de la confusión espantosa en que vivimos, hay quien se preocupa del porvenir de la Patria, y lo mismo en el Norte que en Cataluña y Valencia, hemos visto crecer y desarrollarse importantes entidades navieras que, con su actuación, dan vida a infinidad de industrias relacionadas con el mar.

Son en gran número los astilleros que en la costa mediterránea se han instalado, principalmente para la construcción de veleros, los cuales hoy vuelven a jugar un papel importantísimo en nuestra Marina; nuevas líneas se han establecido en busca de mercados para la industria nacional; revistas y publicaciones científicas van apareciendo todos los días, y la imposibilidad de reparar los buques en el extranjero, ha obligado a crear en España industrias hasta ahora desconocidas.

La experiencia demuestra con la elocuencia de los hechos, que todas las naciones que dedican grandes esfuerzos financieros a su Marina mercante, llegan a conquistar un desarrollo económico envidiable.

Una poderosa escuadra resulta innecesaria si no tiene la cooperación de la flota mercante, que transporta la vida económica de la nación, que conquista mercados, que tremola en lejanos países la enseña de la Patria, que es el lazo de unión más fuerte para mantener relaciones entre países distanciados.

Admirables y envidiables son los medios económicos con que contaba la Marina mercante alemana; de resultados espléndidos, los que disfruta la inglesa, francesa, italiana y, especialmente, la japonesa.

¿Por qué España ha de ser una excepción? ¿Acaso nuestra Marina y nuestros pilotos son gente inferior a los que navegan bajo otro pabellón? ¿Por qué, pues, no hemos de darles las mismas facilidades, los mismos medios de lucha que su Patria da a aquéllos?

A despertarnos todos estos entusiasmos, a demostrar lo que en España se hace, no obstante la lucha desigual con otras naciones, a conseguir la cooperación de todos, tiende el proyecto de celebrar en Barcelona una Exposición Internacional Marítima, nacida al calor del entusiasmo que por el mar sienten sus organizadores.

A la misma concurrirán los elementos marinistas en sus variadas formas de industrias de carpintería de ribera, calafateo, fabricación de estopas, jarcias, tonas, motonería, maquinaria, pintura, planchas, barras, etc., etc. Lugar preferente ocuparán en ella los Astilleros de construcción y reparación de buques, en sus variadas formas de madera, hierro y cemento, a vapor y con motores. Allí podrá conocerse la organización de los puertos, la forma con que funcionan los depósitos francos, las zonas neutrales; podremos comparar y estudiar sobre el terreno los diferentes sistemas de protección que en cada nación rigen para su Marina, y comparándolos, podremos deducir cuál de ellos ofrece mejores resultados; podremos ver la organización de las Escuelas de Náutica en todos los países civilizados, y avergonzarnos al mismo tiempo de la criminal indiferencia con que en España se miran esos planteles de marinos, esos noviciados de héroes que el día de mañana tendrán en sus manos en medio de las inmensidades del Océano la vida y los intereses de sus compatriotas...

Los organizadores de la Exposición abren los brazos a todas las ideas, a todas las cooperaciones; no se quiere hacer obra negativa y raquítica.

Una finalidad persiguen: el engrandecimiento de la Patria, el resurgimiento de nuestra Marina.

Cuanto quieran ayudarnos en la empresa, conviértanse en propagandistas; cuantos sean entusiastas del mar, apréstense a ayudarnos.

Como su nombre indica, la Exposición tendrá carácter internacional, y sus organizadores cuentan ya con el decidido apoyo de importantes Asociaciones extranjeras.

Las oficinas se han instalado en la Asociación de Navieros del Mediterráneo (calle Ancha, 23, Barcelona) donde pueden dirigirse cuantos deseen datos, prospectos o proyectos.

F. DE P. COLLDEFORNIS
(De El Debate.)

Comida íntima

Los periodistas que hacen información diaria en el Ministerio de la Guerra, se reunieron el martes en el Centro del Ejército y de la Armada con el fin de agasajar con fraternal banquete al jefe del Negociado de la Prensa del Ministerio de la Guerra, comandante de infantería D. Aurelio Matilla.

Los reunidos festejaban su reciente ascenso y la continuación del mismo al frente del Negociado de Prensa de Guerra, en donde tan ilustrado militar y periodista ha sabido captarse unánimes simpatías por sus inmejorables dotes de bondad y compañerismo.

La fiesta resultó amenísima y cordial, evidenciándose en las tres horas de su duración los afectos que por Matilla sienten sus compañeros de trabajo.

Participó de las alegrías del acto el hijo mayor del Sr. Matilla, inteligente oficial de Infantería y joven de gran porvenir.

Entre los reunidos se encontraban los Sres. Montilla Medina, director de *La Ilustración Militar*; Benitez de Lugo, por *Heraldo de Madrid*; Marcos, de *La Epoca*; Antolin, del *Telegrama del Rif*; Fernández Cuevas, por *La Acción*; Gascuilla, de *El Sol*; Cortijo, por *La Patria*; Mariscal, de *La Jornada*; Quirós y Bencourt, de *El Día*; Cortazar, por *El Ejército Español*; Domínguez, de *Prensa Asociada*; Govea, de *La Correspondencia de España*; y Montilla García, del *DIARIO DE LA MARINA*.

Todos los compañeros ausentes enviaron cariñosa adhesión.

Muchos abrazos sinceros pusieron de manifiesto, a la terminación de la comida, lo que a Aurelio Matilla se le quiere, que bien se lo merece por su talento, por su amabilidad y por su modestia.

DE MARRUECOS

El puerto de Tánger

Su pasado, presente y porvenir

Antes de la guerra, el movimiento por el puerto de Tánger era bastante importante.

La media fué en 1912 de 900 toneladas, contra 800 toneladas en Orán, en 1900.

Esta cifra es tanto más significativa cuanto que es preciso tener en cuenta el gran número de barcos de pequeño tonelaje que frecuentan el puerto de la que fué capital diplomática de Marruecos, especialmente los que hacen el tráfico diario en la costa española.

Con anterioridad a 1914 hacían escala en Tánger vapores de 12.000 toneladas.

Las principales Compañías que envían sus vapores eran las francesas Trasatlántica, Touache y Paquet; la española Correos de Africa; las inglesas Peninsular and Oriental Company, Bland Line y Royal Mail; las alemanas Ost Afrika y Oldenburg; la austriaca Adria; las holandesas Nederland, Rotterdam-Seh Lloyd.

En 1913 llegaban 3.706 buques, de ellos, 1.706 españoles, y el tonelaje más importante correspondía a Francia.

Necesita este puerto un poderoso dique, cuyo arranque sería, según los estudios hechos, el avance de las rocas que prolongan al Noroeste de la ciudad las alturas de la Alcazaba con dos traveses, Norte y Sur.

Para quedar en buenas condiciones, harán falta fondeaderos profundos para los grandes barcos, y otros para los de menor tonelaje, así como muelle de atraque y terraplenes.

En la actualidad, si bien es cierto que la rada sólo se cierra cinco o seis días por año, si el Levante que sopla, principalmente en verano, y los vientos del Oeste, dominantes en invierno, no comprometen la estancia de los barcos, no es menos verdad que los de gran tonelaje se ven obligados a fondear a una distancia no menor de dos kilómetros, efectuándose el desembarque de pasajeros y mercancías por medio de barcazas, que pueden conducir de quince a veinte toneladas.

Hay grúas a vapor, chalupas y remolcadores que explota el servicio de obras públicas y el de Intervención de la Deuda, que desde 1916 tiene a su cargo el puerto.

En 1913 el tonelaje de mercancías se elevó a 120.000 toneladas, y las personas que han estudiado el asunto creen que con los medios de hoy se podría llegar en un día a manipular mil toneladas; pero se añade que eso sería con un esfuerzo máximo imposible de repetir los días siguientes.

Respecto al porvenir del puerto de Tánger, claro es que en primer término ha de depender de su mejoramiento y además del aumento de las vías de comunicación con el interior del país.

Los franceses, cuyas aspiraciones son bien conocidas, creen que Tánger, por su situación en el ángulo de los dos mares y una de las principales radas marítimas del mundo, está llamado a ser un gran puerto de tránsito, si se atiende a realizar las obras que se consideran necesarias, y en este sentido aboga el partido colonial porque los trabajos de mejoramiento se lleven a efecto sin subordinarlos a la construcción del ferrocarril Tánger-Fez.

En cuanto al coste de esas obras, antes de la guerra se valuaban en treinta millones; pero es bien seguro que a la hora presente la cifra debería ser notablemente aumentada, si bien los terrenos que se guasen al mar constituirían una compensación.

En 1914 se reunió una Comisión internacional para examinar las condiciones de concesión del puerto; pero la guerra dejó el asunto en suspenso, y ahora los coloniales franceses, en vez de pedir que aquella Comisión internacional reanude sus trabajos, solicitan que Francia se haga cargo de él, fundándose en la importancia de su comercio.

Información de Marina

Resoluciones de personal

Destinos.—Se nombra auxiliar de la Jefatura de Armamentos del arsenal de la Carraca al capitán de corbeta D. José María Chereguini y Buitrago.

Idem comandante del torpedero «Número 10» al teniente de navío D. Manuel Moreu y Figueroa.

Se dispone embarque en el contratorpedero «Audaz» el maquinista oficial de primera clase D. Andrés Galán Delgado.

Idem en el acorazado «Pelayo» el maquinista oficial de segunda clase D. Abelardo Ramos Pantín.

Licencias.—Se conceden dos meses por enfermo al capitán de navío de la escala de tierra D. Antonio de Reyna y Pidal.

Protectorado en Marruecos.—Se trasladada Real orden de Estado por la que se nombra al capitán de fragata don Manuel García Velázquez interventor principal de Marina de la zona de protectorado español en Marruecos.

Recompensas.—Se concede al capitán de corbeta D. José Vigueras y Gómez Quintero la cruz de segunda clase del Mérito Naval con distintivo blanco y pasador lema «Industria Naval Militar», como premio a los servicios prestados en el Observatorio de Marina de San Fernando.

Se ha concedido al teniente de Infantería D. Manuel Torres Menéndez la cruz de primera clase del Mérito Naval con distintivo blanco, por servicios especiales prestados a la Marina.

Condecoraciones.—Se autoriza al teniente auditor de cuarta clase D. Robustiano López Francos y Robledo para usar sobre el uniforme las insignias de caballero de la Orden Militar del Santo Sepulcro.

Nuevo distrito marítimo.—Se dispone la creación del distrito marítimo de Fuerteventura, debiendo abarcar este distrito todo el litoral de la isla, instalándose la Ayudantía de Marina en Puerto de Cabras y formando parte de la provincia marítima de Las Palmas.

Telegramas de la costa

El trasatlántico «Reina María Cristina»

BILBAO, 7.—Ha fondeado el trasatlántico «Reina María Cristina», procedente de Buenos Aires, y con cargamento de Pasajes para Bilbao.

Muerte de un marinero

EL FERROL, 6.—Esta mañana, cuando los obreros del Arsenal se dirigían al dique Reina Victoria para trabajar en las obras del vapor «Isla de Panay», se vieron sorprendidos por un hallazgo macabro.

Sobre las aguas flotaba el cadáver de un marinero de la Armada, que desde lo alto del dique se cayó de noche al mar.

Identificado el cadáver, resultó que era el de José Bårdona, natural de Vigo, de veinte años de edad.

Formaba parte de la tripulación del torpedero núm. 8, y dirigíase al puerto cuando ocurrió el triste suceso.

Vapor en peligro

GIJÓN, 7.—A la altura del cabo Bidio, cerca del puerto de Luarca, el vapor «Valencia» se encontró sin gobierno en alta mar al vapor «Deseada», al cual se le había roto la hélice.

El vapor fué remolcado a Gijón.

Las comunicaciones marítimas

TENERIFE, 6.—Zarpó con rumbo a Cádiz el vapor «Reina Victoria», que va atestado de pasajeros.

A éstos se les cobra pasaje de primera y se les lleva en los sollados y cubierta.

Muchas familias gestionan hueco, sin conseguirlo, teniendo que pedirlo con dos meses de anticipación.

Los funcionarios civiles y militares se ven imposibilitados de incorporarse a sus destinos en los plazos legales.

La opinión pública muéstrase indignadísima por estos hechos, y los periódicos protestan de que el Gobierno español tenga tan abandonada a esta provincia, sin comunicaciones regulares de ningún género.

El «Delfín» a Larache

CADIZ, 6.—Ha zarpado de este puerto el vapor-correo «Delfín» con rumbo a Larache.

Lleva militares que cumplieron su licencia temporal, y en el corgamento figura bastante harina, paja y otros artículos.

Nota oficiosa de Estado

El Ministerio de Estado facilitó anoche a la Prensa una nota oficiosa, que dice:

«Algunos periódicos de la mañana se

DIARIO DE LA MARINA,

REDACCION Y ADMINISTRACION

PELIGROS, 3 MADRID

Notas políticas

Banquete al Sr. Sánchez Guerra

El Sr. Sánchez Guerra ha sido obsequiado hoy con una comida que le ofrece la Mesa del Congreso.

De Fomento

Jubilando al ayudante mayor de Obras públicas D. José Pérez Martínez. Nombrando en ascenso de escala, inspector general del Cuerpo de Minas a D. Ramón Fernández Puig; ídem íd. ingeniero jefe del Cuerpo de Minas a D. Domingo de Orueta y Duarte, a don Valeriano Valsola Echeverría y a don Luis Souvirón del Río.

Los submarinos españoles

Telegramas de Lisboa recibidos en el Ministerio de Marina dan cuenta de que se encuentran a aquella altura los submarinos españoles que realizan un viaje de inspección, el cual continúan sin novedad.

En la Presidencia

El Sr. Sánchez de Toca asistió esta mañana a su despacho oficial.

Habló con los reporteros, diciéndoles que no había nada nuevo ni había despedido con el rey, por haber marchado éste a primera hora de la mañana.

En cuanto a la cuestión planteada en el Congreso, sus impresiones eran las mismas que tenía anoche.

Después no ha tenido ninguna nueva impresión que modifique las cosas, y las de anoche eran buenas.

Había recibido el presidente a los obispos de Segovia y Plasencia, a una comisión de navieros que había ido a hablarle de algunos asuntos que les preocupan e interesan, y a otra de obreros de las artes blancas, que son las que trabajan con azúcar y harina, que le hizo entrega de las conclusiones de la Asamblea Nacional que han tenido, y habló de algunas incidencias ocurridas en Elche y Navarra con ocasión del establecimiento del nuevo régimen de trabajo en tahnas.

El Sr. Sánchez de Toca les ofreció tomar en consideración las conclusiones, informarse de lo relativo a los incidentes que le denunciaban, y en lo que se refiere a todo lo dispuesto, obligar a que sea respetado.

El Sr. Canals, con quien hablaron después los reporteros, decía a éstos, refiriéndose a la situación creada con la fórmula económica, que no está alejado el temor de que pueda pelearse por reclamar cada uno para sí la paternidad de la fórmula últimamente propuesta.

En Gobernación

Dice el Sr. Burgos y Mazo.—Huelgas solucionadas.—La fórmula económica

Al recibir esta mañana a los periodistas el Sr. Burgos y Mazo, les manifestó que había recibido un telegrama del gobernador de Almería dándole cuenta de haberse solucionado la huelga de cargadores del muelle de Adra.

También había recibido un telegrama del gobernador de Cádiz notificándole, asimismo, de la satisfactoria solución de la huelga de obreros arrumbadores de Jerez.

Sobre la cuestión de la fórmula económica dijo el Sr. Burgos y Mazo:—Sigo pensando lo mismo que anoche, y hasta que no vea con más claridad, continuaré pensando lo mismo y no podré ser optimista.

He de rectificar lo que se ha atribuido al Sr. Dato: Nuestro jefe no dijo que estaba al lado del partido. Claro que estaba al lado del partido. Claro que representando los ministros, al partido, ha de estar al lado de éstos, y, por lo tanto, implícitamente del Gobierno.

También he de rectificar que el Gobierno se felicite sólo él, de llegar a una avenencia con las minorías parlamentarias en lo referente a la fórmula económica. El Gobierno se felicita y felicita también a las minorías, porque esa avenencia no redundaba en beneficio del Gobierno, sino en beneficio de los intereses del país.

—Me ha teleografiado—siguió el ministro—el vizconde de Eza diciéndome que vendría hoy a Madrid para asistir a la votación de la fórmula.

También obedece el viaje a que el señor Dato ha escrito al vizconde rogándole que venga a Madrid para tratar con él de las cuestiones que afectan al Instituto de Reformas Sociales.

Terminó el ministro manifestando que el rey marchó esta mañana a las diez a la Sierra de Gredos, donde permanecerá varios días, ignorándose la fecha de su regreso.

Por Real orden del Ministerio de Fomento, de acuerdo con la propuesta de la Dirección General de Comercio, se ordena con carácter general que no se puede autorizar la venta de barcos de vela de menos de 500 toneladas que vayan provistos de motor auxiliar.

El ministro ha denegado por Real orden las ventas al extranjero de los vapores «Mayo» y «Junio».

¿El terrorismo en Barcelona?

Tres heridos graves

BARCELONA, 6.—A la una y minutos de la tarde, una estrepitosa detonación ha alarmado a los transeúntes y vecinos del paseo de Gracia, inmediato a la Gran Vía.

Había estallado, según parece, un artefacto colocado en una carretilla de mano que conducía un sujeto que lo dejó en el arroyo.

La explosión fué formidable.

Fueron recogidos D. Miguel Fuentes, de cincuenta y tres años, casado, con herida en el pie izquierdo y lesiones en las manos; D. Antonio Sanz, con heridas graves en la cabeza, tiene cincuenta y cinco años, y es casado; D. José Martorell, de veintiséis años, soltero, con heridas graves en la boca.

En un automóvil fueron conducidos rápidamente al Dispensario.

El «chauffeur» que dirigía el coche iba tan azorado y tan llenas de gente estaban las inmediaciones, que arrolló a una niña, causándole algunas lesiones.

En el Dispensario hay otro sujeto, también herido, y de él se ignoran el nombre y demás circunstancias, porque no habla.

El sitio donde estalló es frente al palacio del marqués de Mariana y la habitación que ocupa el presidente de la Diputación Sr. Vallés y Pujals.

Los restos del explosivo y de la carretilla han llegado a grandes distancias.

Otros lesionados levemente han sido curados en las farmacias próximas al lugar del suceso.

El Juzgado instruye diligencias. No hay ningún detenido.

Alhajas recuperadas

Tres detenidos

Después de numerosas gestiones practicadas por la Policía, se ha logrado averiguar el paradero de las alhajas, entre ellas un magnífico collar de perlas que la señora del general Luque extravió o se dejó olvidadas hace algún tiempo en un coche.

Los que las hallaron fueron Luis Torremocha Villarrea, de diez y seis años, y Manuel Pinilla García, de diez y ocho, ambos domiciliados en el inmediato pueblo de Vicálvaro, los cuales dicen que se las encontraron en la calle de Serano.

La Policía ha detenido a Luis y Manuel, así como a cinco individuos de la familia de ambos.

Todos ellos han declarado que no teniendo recursos, y encontrándose con aquello que no sabían a quién podía pertenecer, vendieron algunas de las alhajas para comer.

Los detenidos han sido puestos a disposición del Juzgado correspondiente, así como parte de las alhajas, que han sido recuperadas.

EVITAR EPIDEMIAS

Baños para los niños

El Comité Femenino de Higiene Popular, a cuyas expensas se sostiene hasta hoy su Primera Casa de Higiene Benéfica Infantil (Esgrima 2), y cuya finalidad es la de cooperar a evitar las enfermedades infantiles, sobre todo en el niño proletario y las epidemias que entre éstos se desarrollan por falta de las prácticas de higiene:

En vista del crecido número de niños de tres a once años que constantemente se presentan para desinfectar sus cabezas y tomar baños, y para poder dedicar con más detalle estos trabajos a los mismos por el personal sanitario de la Casa de Higiene se ha abierto unos abonos de baños diarios con el nombre de cada uno de los niños que acuden de los distintos distritos de Madrid.

Huelga de obreros cervecedores

Ayer empezó la huelga que se anunciaba de obreros de fábricas de cerveza y hielo.

Los huelguistas se opusieron a que los coches hicieran el reparto a domicilio.

Un grupo de aquéllos quiso volcar un carro que conducía hielo.

En algunas fábricas se hizo la venta en pequeñas cantidades, siendo los compradores los que se encargaron de transportar la cerveza y el hielo.

¿HASTA CUANDO?

Atropellos de automóviles

Ayer tarde fué atropellado, en la calle del Barquillo, por un automóvil, Julián Escribano Martínez, de diez y siete años, que montaba una bicicleta.

Julián fué asistido en la Casa de Socorro de varias heridas en la pierna izquierda.

El automóvil causante de la desgracia llevaba una velocidad exagerada, y desapareció, a pesar de haberse dado cuenta el «chauffeur» del accidente.

El otro atropello ocurrió en la calle Ancha de San Bernardo, y fué víctima de él Eladio Soferino Ramos, de doce años, que vive en la calle del Mesón de Paredes, núm. 20, segundo.

El conductor del automóvil, Antonio Victorio Machado, fué puesto a disposición del juez de guardia.

LAS CORTES

SENADO

Sesión del día 6 de agosto de 1919

La sesión se abre a las cuatro, presidiendo el Sr. Tormo, con gran desanimación en escaños y tribunas.

El Sr. Buendía se ocupa del aprovechamiento de las aguas del Canal de Isabel II, contestándole brevemente el ministro de Fomento.

El Sr. Doval pide la creación de un obispado en Ceuta, y el ministro de Gracia y Justicia contesta negándose a ello por no considerarlo necesario.

El Sr. Gómez Bravo formula un ruego de escaso interés y le contesta el ministro de Fomento.

Empieza a hacer uso de la palabra el obispo de Segovia.

Recoge las manifestaciones hechas por un periódico de Madrid atribuyendo a un diputado la especie de que de una iglesia de Segovia faltaban objetos artísticos.

El ministro de Gracia y Justicia afirma que el Gobierno es completamente ajeno a error de información de que se ha hecho eco el digno Prelado de Segovia.

Otros señores senadores hacen ruegos de interés local y se entra en el

Orden del día

Se eligen las Comisiones de Guerra y Marina.

Se pone a debate el acta de Valladolid.

El Sr. Chapaprieta continúa rectificando extensamente.

El Sr. Maestre rectifica, insistiendo en que la elección fué válida, como demostró en tardes anteriores el Sr. Piniés.

El Sr. Piniés rectifica también, y al conceder la palabra al Sr. Chapaprieta, pide que se levante la sesión.

Así se acuerda a las ocho menos cinco.

Sesión del día 7 de agosto

Se abre a las cuatro menos cuarto. Preside el Sr. Rolland.

En el banco azul, los ministros de Gracia y Justicia y Gobernación.

El Sr. Rosado dirige un ruego de interés local, siendo contestado por el ministro de la Gobernación.

Orden del día

Se elige la Comisión permanente de Fomento.

Se reanuda la discusión de las actas de Valladolid.

Confirman su campaña los obstruccionistas contra las mismas los Sres. Chapaprieta, Palomo y Castro.

(Continúa la sesión.)

CONGRESO

Sesión del día 6 de Agosto.

Se abre a las cuatro menos cuarto, bajo la presidencia del Sr. Ortuño. Regular animación en escaños y tribunas.

En el banco azul, el señor ministro de la Gobernación.

Jura el cargo de diputado el Sr. López Monis.

Ruegos y preguntas

El señor barón de Cárcer dice que el Gobierno concedió hace años a Segorbe una Escuela práctica de agricultura, que aun no ha empezado a funcionar a pesar del tiempo transcurrido.

Pide que se envíe a la Cámara el expediente de creación de la mencionada Escuela.

Asimismo solicita del ministro de Abastecimientos condone las multas que fueron impuestas a 43 Ayuntamientos de Castellón, por infracción de las disposiciones oficiales sobre reconocimiento de subsistencias.

Se ocupa de la precaria situación económica en que se desenvuelven los secretarios municipales, para quienes pide la concesión de las conclusiones que aprobaron en una reciente Asamblea.

Finalmente se interesa por la urgente reparación del cable de Valencia a Baleares, cuyas pésimas condiciones actuales son causa de que los despachos tarden treinta horas desde aquellas islas a la Península.

El ministro de la Gobernación ofrece acoger con la simpatía que merecen las conclusiones de la Asamblea de secretarios municipales.

El Sr. Delgado Barreto censura la política de abastos que lleva a cabo el Municipio de Madrid, especialmente en lo que al comercio del azúcar se refiere.

Se ocupa del lamentable estado en que se encuentran las comunicaciones entre España y Canarias y habla también de los abusos que comete la Compañía naviera, cuyos son los barcos que prestan servicio a aquel archipiélago.

Denuncia la falta de tabaco que se ha venido observando en toda España durante la última semana, dirigiendo excitaciones al Gobierno para que obligue a la Arrendataria a cumplir el contrato de abastecimiento.

El ministro de la Gobernación le contesta brevemente.

El Sr. Valero Hervás protesta de que se hayan concedido beneficios importantes a un Sindicato católico agrario de Huesca, con cargo a los fondos del Fósforo de dicha provincia.

El señor ministro de la Gobernación hace constar que los Fósforos son entidades benéficas cuyo auxilio alcanza por igual a todos los organismos agrícolas que lo soliciten.

El Sr. Saborit se ocupa de la formación de los Comités paritarios y asegura que los vocales obreros del Instituto de Reformas Sociales estaban dispuestos a

renunciar sus cargos si hubiera continuado la política del Sr. Goicoechea.

El Sr. Goicoechea: No me lo comuniaron.

El Sr. Saborit: No lo hicieron por delicadeza; pero la Prensa acogió la noticia.

Afirma que no quieren nada los socialistas con aquellos elementos obreros que no trabajan por la lucha de clases.

Opina que los obreros estarán constantemente intervenidos en los límites paritarios por los elementos capitalistas.

El proletariado catalán no quiere integrar los Comités porque las persecuciones de que se le viene haciendo objeto, le hacen, naturalmente, mirar con escepticismo el fin práctico de su intervención en los organismos aludidos.

Los obreros catalanes no encuentran en el Poder público la debida protección a su derecho. Encuentran sólo una amenaza constante, que llega hasta el extremo de considerarlos delincuentes por el mero hecho de pertenecer a un Sindicato.

Diserta extensamente sobre la anunciada huelga minera de Asturias, pidiendo al Gobierno intervenga para evitar el grave conflicto.

El señor ministro de la Gobernación reitera las manifestaciones expuestas ayer al contestar al Sr. Calvo Sotelo y asegura que no es explicable la actitud intransigente de los obreros socialistas con relación a los llamados «amarillos», más que suponiendo que pueda imponerse el criterio de negar representación a muchos obreros, respetables por todos conceptos.

Hace historia del trámite de institución de las Comisiones organizadoras que han preparado la labor de los Comités, y, refiriéndose a la huelga minera de Asturias, asegura que el Gobierno intervendrá en el conflicto, si es necesario, animado del más amplio espíritu de protección hacia los Comités que hasta hoy han venido deliberando en las cuestiones sociales de aquella región.

Rectifican ambos oradores. El Sr. Castrovido formula ruegos sobre la concesión de un indulto general, el abaratamiento del pan en Madrid y otros varios asuntos.

Orden del día

La fórmula económica

Continúa la discusión del voto particular formulado a la totalidad del dictamen.

El Sr. Artífano expone que no puede continuarse la discusión mientras el Gobierno no responda concretamente a la pregunta que ayer formuló el señor Cambó.

El señor presidente: La Mesa no puede compartir la opinión de usía.

El Sr. Chicharro interviene para explicar el voto de la minoría jaimista.

El Sr. González Llana: En vista de las manifestaciones del señor conde de Bugallal, ruego a la Mesa retire el voto particular formulado.

El Sr. Montes Jovellar defiende otro voto particular.

Combate minuciosamente el dictamen de la Comisión.

El Sr. Méndez Vigo le contesta por la Comisión.

Rectifican, y el Sr. Montes Jovellar retira el voto.

Abrese discusión sobre la totalidad del dictamen.

El Sr. Artífano consume el primer turno en contra.

El señor presidente recomienda al orador que se cifa al dictamen y no discuta el Mensaje.

El Sr. Artífano dice que utiliza los argumentos que necesita.

El señor presidente: Usia no tiene derecho a usar argumentos que la presidencia no admita.

El Sr. Artífano termina lamentándose de que aún no se haya puesto remedio a la pésima gestión administrativa de España en Marruecos y a nuestras deficiencias coloniales.

El Sr. Ordóñez contesta por la Comisión.

El Sr. Artífano rectifica.

El señor presidente concede la palabra, para alusiones, al Sr. Benítez de Lugo.

El Sr. Benítez de Lugo se lamenta de que en la fórmula no se incluyan las cantidades necesarias para atender a los servicios de comunicaciones y de Obras públicas en Canarias.

Brevemente le contesta por la Comisión el Sr. Méndez Vigo.

El Sr. Torres (D. José Luis) se ocupa de la falta de consignaciones para las obras del puerto de Ceuta y Algeciras.

El ministro de Fomento declara que cuando sea aprobada la fórmula habrá recursos para seguir las obras públicas en Canarias, y que no se interrumpen las obras del puerto de Algeciras.

El Sr. Layret consume el segundo turno en contra la totalidad.

El presidente le llama al orden, y como no hace caso, el Sr. Sánchez Guerra corta el debate y levanta la sesión a las nueve.

Sesión del día 7 de agosto de 1919

Se abre a las cuatro menos veinte, bajo la presidencia del Sr. Sánchez Guerra.

En los escaños, siete diputados.

Las tribunas, desanimadas también.

En el banco azul, el ministro de Fomento.

Una rectificación

El señor Presidente manifiesta que en la lista de diputados que prestaron juramento el día de la constitución del Congreso figuraba el nombre del conde de Romanones.

Como hubiera dudas sobre la o no prestación de dicho juramento por el jefe del partido liberal, el presidente de la Cámara se dirigió a él rogándole rectificara el posible error consignado.

El conde de Romanones respondió que, en efecto, se había incluido su nombre en la lista sin haber jurado.

En su consecuencia, la Mesa del Congreso ha dictado ya las órdenes oportunas para subsanar la equivocación.

Promete el cargo el Sr. Aranzadi.

Ruegos y preguntas

El señor presidente dice que concederá la palabra al Sr. Castrovido, que quedó ayer en el uso de ella, y luego a los Sres. Saborit y Chicharro, que la tienen hoy pedida con urgencia, rogando a los tres diputados sean todo lo breve posible, a fin de entrar cuanto antes en el orden del día.

El Sr. Castrovido formula varios ruegos, denunciando supuestos abusos de la Guardia civil.

El señor ministro de Fomento justifica en nombre del Gobierno, la severidad con que a veces se ve obligada a proceder la Benemérita, ensalzando la importancia de la gestión que la sociedad confía a la noble institución.

Promete el cargo el Sr. Zulueta (don José).

El Sr. Chicharro pide que por el Ministerio de Estado se facilite la exportación de la naranja a Hamburgo.

Asimismo solicita que se incluya en el próximo presupuesto de Fomento el crédito necesario para atender a las obras del puerto de Burriana y que se condone la multa impuesta por el Ministerio de Abastecimientos a un pueblo de Castellón.

Censura en términos enérgicos el atentado criminal de que han sido víctimas en Valencia tres obreros «esquirolas» de la fábrica Unión Española.

Los señores ministros de Fomento y Abastecimientos ofrecen interesarse por los deseos del Sr. Chicharro.

El Sr. Saborit, recogiendo manifestaciones del Sr. Chicharro, niega que los autores del crimen de Valencia sean socialistas.

Los socialistas estamos en minoría en toda la región valenciana, donde no tenemos Sindicatos ni apenas organizaciones obreras.

Aquellos que continuamente nos inculpan son los causantes de todas las luchas de que luego nos hacen responsables.

(Varios diputados de la minoría mauriciervista interrumpen.)

En las huelgas que nosotros organizamos no hay nunca atentados.

(Voces en el centro: Eso es falso. ¿Y la huelga de cocheros? ¿Y la de panaderos?)

Dice que el Sr. Delgado Barreto, que con tantos bríos interrumpe, ha faltado a la ley, teniendo en la imprenta muchachos menores de quince años.

(El Sr. Delgado Barreto protesta y pide la palabra.)

Pide que se acometa con urgencia la reforma del Código minero, y solicita diversas mejoras en beneficio de la región hullera asturiana.

Se ocupa de la crisis obrera en Madrid, encareciendo la necesidad de que se realicen los proyectos de obras que los Gobiernos vienen anunciando desde hace tiempo.

Expone que debe resolverse el problema de la concesión de prórroga de contrato a las Empresas de Tranvías, sin atender más que a los intereses del ciudadano, y habla de otras varias cuestiones.

El señor ministro de Fomento se excusa de responder por el momento a los ruegos del Sr. Saborit, que éste no le anunció, asegurándole los buenos propósitos del Gobierno en todo aquello que beneficie al país.

(Continúa la sesión.)

NOTAS MUNICIPALES

Junta de Asociados

Da comienzo a las diez y media bajo la presidencia del teniente de alcalde Sr. Fraile.

La gratificación a los secretarios

Después de un debate en el que intervienen algunos asociados y los concejales Sres. Corona, Noguera y Cortés, se acuerda recurrir de la providencia gubernativa estimando recurso de varios secretarios de tenencia de alcaldía, contra acuerdo de la Junta municipal que anuló el del Ayuntamiento concediendo 1.000 pesetas de gratificación a dichos funcionarios por el despacho de los asuntos encomendados a los antiguos alcaldes de barrio.

Dieta a un Tribunal

Queda sobre la Mesa la inclusión en el próximo presupuesto, de la cantidad de 6.000 pesetas en concepto de dietas al Tribunal de oposiciones a plazas de médicos de la Beneficencia municipal.

Angel Ripoll

MAGDALENA, 27

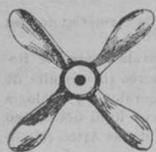
De ocasión: Batería de cocina, clase extranjera, más barata que la del país. No hay quien compita ni en calidad ni en precio.

Diez mil vasos y copas de cristal a precios muy económicos.

Esta Casa no tiene ninguna sucursal

The International Paint & Compositions C., Ltd

(Antes HOLZAPPELS LTD)

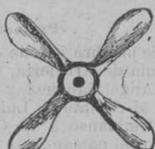


Pinturas submarinas para fondos de buques
Pinturas para las obras muertas y para uso general

Solos y exclusivos propietarios y fabricantes de la

PATENTE INTERNACIONAL

Es la composición más antimoluscosa que existe — Está usada por 11 Gobiernos y más de seiscientas Empresas marítimas y casas navieras.



FABRICANTES DE LOS ESMALTES Y CONOCIDAS PINTURAS PREPARADAS "LAGOLINE"

PATENTES AL COBRE PARA FONDOS

DE BUQUES DE MADERA, PATENTE "NATIONAL", PATENTE "DAMBOLINE", (para carboneras y bodegas) BOOTTOP, y del sin rival LIMPIA METALES "ALADDIN"

Casa principal en LONDRES, 6, Broad Street Place, E. C. 2.

También casas en Glasgow, Liverpool, Cardiff, Génova, Copenhague, Nueva York y Odessa (Rusia)

Agencias y depósitos en todos los puertos donde hay dique

LLOYD DE ESPAÑA

Sociedad Anónima de Seguros marítimos, de Transportes y de Valores

Capital social: 1.000.000 ptas.

Domicilio social: Prim, 5, Madrid

Director Gerente:

D. Alberto Marsden

Esta Sociedad establece CUENTAS EN PARTICIPACION con todas las personas o entidades que lo soliciten, y en la cuantía que cada una fije de antemano. Con este nuevo sistema de operar ofrece, entre otras muchas ventajas, las siguientes:

A LOS ASEGURADOS

FACILIDAD PARA CONTRATAR los negocios de seguro marítimo y de transporte en general, por importante que sea la cantidad de la operación.

SEGURIDAD Y RAPIDEZ en las liquidaciones de siniestros y averías.

LOS SUSCRIPTORES

PARTICIPACION DIRECTA en cada negocio aceptado por la Sociedad y EN LA PROPORCION QUE FIJE EL INTERESADO.—LIQUIDACION MENSUAL DE LOS BENEFICIOS que correspondan a cada participante por los negocios realizados.

Facultad para intervenir en todo momento la Administración de la Sociedad.

Todo SIN DESEMBOLO DE CAPITAL ALGUNO, y con el máximo de garantía y seguridad que permiten estas operaciones. Pídanse solicitudes y detalles en las Oficinas, Prim, 5, Madrid.

VAPORES CORREOS TRASATLANTICOS

DE

Pinillos, Izquierdo y C., de Cádiz

SERVICIO AL BRASIL Y RIO DE LA PLATA
por los nuevos y rápidos vapores

INFANTA ISABEL..... de 10.000 toneladas (dos hélices).
BARCELONA..... de 7.500 id.
CADIZ..... de 7.500 id.
VALBANERA..... de 7.500 id.

El primero de estos buques hace sus viajes directos a Montevideo y Buenos Aires, y los tres restantes realizan el mismo itinerario, con escalas en Santos a la ida y al regreso.

Salidas de Barcelona cada veinte días

Agencia en Madrid: Sr. D. Gustavo Lespes, Tetuán, 14

PARA INFORMES: Sus consignatarios.—En Barcelona, Sr. D. Rómulo Bosch y Alsina.—En Valencia, Sres. Requena e Hijos.—En Málaga Sra. Vinda de López Ortiz.—En Cádiz, Gerente de la Compañía San Agustín.

SERVICIO QUINCENAL

fijo a las Palmas, Tenerife, Puerto Rico, Santiago de Cuba, Habana, escalas secundarias del litoral de Cuba y Puerto Rico, New Orleans y Galveston

Este servicio lo practican los vapores correos
MIGUEL M. PINILLOS..... de 4.500 toneladas.
CONDE WIFREDO..... de 5.000 id.
MARTIN SAENZ..... de 5.500 id.
PIO IX..... de 6.000 id.
CATALINA..... de 8.000 id.
BALMES..... de 6.500 id.



VIAJES
ITINERARIOS
COMBINADOS
CON
Norte, Centro
Y
Sur América

Navigazione Generale Italiana

(SOCIETA RIUNITE FLORIO, RUBATTINO E LLOYD ITALIANO)

"LA VELOCE"

Barcelona: Sres. Parés y C., Rambla de Santa Mónica, 18.
Madrid: Don Pedro Ramognino, Calle de Alcalá, núm. 47.

IBARRA Y COMPAÑIA

SEVILLA

VAPORES DE LA COMPAÑIA

Cabo Roca, 1.582 toneladas; Cabo San Sebastián, 1.583; Cabo de la Nao, 1.558; Cabo Trajosa, 1.496; Cabo San Martín, 1.861; Cabo Espartel, 1.249; Cabo San Vicente, 1.817; Cabo San Antonio, 1.991; Cabo Quejo, 1.691; Cabo Peñas, 1.691; Cabo Palos, 1.697; Cabo Trafalgar, 1.518; Cabo Ortegal, 1.453; Cabo Creus, 1.421; Cabo Prior, 1.026; Cabo Silleiro, 1.026; Itálica, 1.070; La Cartuja, 808; Triana, 748; Vizcaya, 831; Ibaizabal, 742; Luchana, 395; Cabo Santa María, 156.

Servicios establecidos por esta Compañía en la costa de España: Bilbao para Marsella y puertos intermedios todos los jueves. Bilbao para Barcelona con escalas en Santander, Sevilla, Málaga, Alicante y Valencia, todos los domingos. Salidas semanales de pasajes para Valencia, con escalas intermedias. Salida de Gijón para Sevilla cada diez días.

Para más informes: Oficinas de la Dirección y D. Joaquin Haro, consignatario.

MANUFACTURA MECANICA EIBARRESA



Escopetas finas de caza y tiro pichón

Victor Sarasqueta

PROVEEDOR DE LA REAL CASA

Eibar (Guipúzcoa)

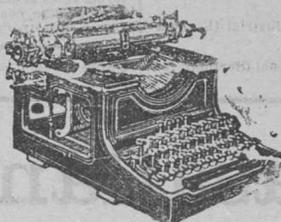
(Premio de honor en la Exposición de Buenos Aires)

LA MEJOR MAQUINA PARA ESCRIBIR

Usada para escribir limpio la máquina

YOST

No tiene cinta



Comparad la escritura de la máquina

YOST

con todas las demás

Casa central: Barquillo, núm. 4.—Madrid

Azapardo & CA

Consignaciones — Embarques
Aduanas y Fletamientos
Cadiz (ESPAÑA)

ZABALA Y ARANA

MALAGA

Depósito de carbones para consumo de buques, Carbones, Consignaciones, etc

Dirección telegráfica: **ARABALA**

Ansaldo - San Giorgio

Sociedad anónima

CAPITAL: LIRAS 22.000.000

Domicilio social: TORINO, Vía Cuneo, 20.—Astilleros en SPEZIA (Muggiano)

Talleres mecánicos y fundición: TORINO, Vía Cuneo, 20

ESPECIALIDAD EN LA CONSTRUCCIÓN DE

Torpederos sumergibles y motores marinos de combustión

como los que surte a las Armadas

BRASILEÑA, BRITÁNICA, DANESA, ESPAÑOLA, ITALIANA, NORTEAMERICANA, PORTUGUESA, RUSA Y SUECA

Construcción de Buques de Guerra y Mercantes

Alistamiento y reparación de Buques

Motores de combustión, tipo Marino, para Buques de Guerra y Mercantes

ASTILLEROS

Correspondencia: Spezia (Italia)
Telegramas: Austosca-Pertusola
Teléfono: 228-275-Spezia

TALLERES MECANICOS Y FUNDICION:

Telegramas: Mecanurgos-Torino
Teléfono: 247 2498 6501-Torino

Códigos: A B D (5th. Edic.) Liebers-Vestern Union.



MARTE

Compañía Portuguesa de Seguro

SEGUROS MARITIMOS

Capital: 2.500.000 pesetas

Dirección general para España: FRANCISCO TEROL Y JIMENEZ

TELÉFONO 8-1.676 € € € € €
APARTADO 835 € € € € €

Plaza de la Independencia, 9. - Madrid

Dirección telegráfica y telefónica: SEGUROS TEROL

Hijos de J. BARRERAS

INGENIEROS.-VIGO

Constructores de buques. - Proveedores de la Marina de Guerra de España, de los Ministerios de Guerra, de Hacienda, de Fomento y de Estado.—Especialidad en vapores y lanchas para la pesca.

Más de 400 vapores procedentes de esta casa construidos para España, Portugal, Francia y Africa

Astilleros, talleres mecánicos de construcción, máquinas y calderas para la Marina
Fábrica de fundición, calderería, talleres de reparaciones de buques.

SE ENVIAN PRESUPUESTOS, PLANOS Y ESPECIFICACIONES AL SOLICITANTE