

DIARIO DE LA MARINA

PERIÓDICO INDEPENDIENTE

AÑO LI

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

Madrid 12 de agosto de 1919

== DOS EDICIONES DIARIAS ==

NUM. 15.429

Porvenir continental marítimo de España

En la situación que las flotas militares tienen hoy en el mundo, podrán permanecer por un tiempo indefinido, considerando el equilibrio de paz mundial que se deriva de las relaciones internacionales; pero ese estado de amodorramiento en que por virtud de las circunstancias experimenta la política naval, ¿habrá de durar mucho? Todo hace creer que sí.

La nación española tiene en el continente una posición tan especial como delicada.

Puede prescindir, si su pereza industrial se lo consiente, indiferente a los apremios navales que en todas partes han de dejarse sentir cuando la quietud marítima internacional señala el instante crítico de un despertar más o menos brusco; pero si es cauta no debe dejar para mañana lo que pueda organizar hoy en materia tan trascendental para su presente y su futuro marítimo.

Todas las escuadras del mundo atraviesan una profunda crisis evolutiva; inútil será advertir que la experimentada por el poder naval de España es infinitamente más profunda; pero si es cierto que el plazo de proceder a su remedio no apremia, también lo es que si a nuestro país, por circunstancias que ahora no pueden preverse, la sorprenden los acontecimientos, el daño general que habría de experimentar la nación por semejante descuido, sería inmenso.

Ahora es, no cabe duda, el momento más propicio para la organización reestructuradora de nuestro poder naval. Los barcos de guerra que figuran en nuestras listas oficiales, no sólo son anticuados y deficientes, sino que están completamente fuera del modelo que se requiere y han mostrado las enseñanzas de la gran guerra, para poder figurar dignamente en un buen plan de reconstitución marítima.

Al núcleo de nuestros ideales en materia de construcción naval le falta el factor de la organización de las indus-

trias marítimas nacionales. No se trata ya de crear astilleros, factorías y elementos de trabajo en estos o los otros sectores de la actividad industrial, sino que es preciso que el cimiento siderúrgico exista con vitalidad propia, porque sin él nada cabe ni se puede internar en cuestión de efectividad naval.

Toda la flota de combate que figura en activo es como si no existiera; pero como el tiempo pasa, es indispensable que la necesidad de reponer el material naval no se aplace, porque los progresos industriales en el aspecto marítimo son cada día más interesantes.

Nada hay más expuesto a desmoronarse que el baluarte de la construcción naval, pues exige constante atención, no sólo en lo que afecta intrínsecamente a la parte física, a los materiales de construcción, sino también a la moral y directiva, que es el eje en que ha de moverse la mano de obra.

El obrero naval no puede proceder por etapas largas de inactividad; ha de estar al tanto de sus aptitudes sin permitir que se entumezcan; y ese es el secreto de la perfección en el trabajo tan típico en los grandes talleres y astilleros de los países que figuran a la cabeza de la construcción naval.

Ahora es cuando España debe aplicarse con toda diligencia y ardimiento a la magna obra de hacerse maestra en materia de construcción naval.

El trabajo siderúrgico, que es fundamento y base de toda eficiencia industrial marítima, ha de consolidarse en nuestra patria, pero es a condición de que se le organice con miras a la defensa nacional y a la necesidad de sacudir la tutela extranjera en tan importante objetivo.

España, construyendo sus buques de guerra y sus barcos mercantes, con sus elementos propios en minería y siderurgia, será una nación envidiable y envidiada por su formidable posición marítima en el viejo continente.

Telegramas de la costa

Salida de submarinos

VIGO, 11.—Han salido para El Ferrol los submarinos escoltados por el crucero «Extremadura».

Desde dicho puerto marcharán a otros del Norte, entre ellos a Santander, en donde realizarán ejercicios en presencia del rey.

Festival náutico

ALICANTE, 12.—Organizado por el Real Club de Regatas y por la Asociación de Periodistas Deportivos se ha celebrado el festival náutico.

Primeramente se corrió la regata de yolas, en una distancia de 2.000 metros, ganando los premios las embarcaciones «Alfonso XIII» y «Lucentun».

Después se verificó el concurso de natación de 1.000 metros de distancia, en el que tomaron parte once nadadores.

Llegaron los primeros Sirvent y Ortiz.

La segunda regata en Gijón

GIJÓN, 11.—Se ha verificado la segunda prueba de la regata internacional, ganando nuevamente el balandro «Gerineldo».

La copa Romeo y Julieta quedó definitivamente en poder del Sr. Bayo, propietario del citado balandro, que ha ganado el concurso en tres años consecutivos.

Llegada de los submarinos. — Un ahogado

FERROL, 11.—Fondearon los submarinos españoles que llegaron conmovidos por el crucero «Extremadura».

Entraron en el departamento de sumergibles en el Arsenal.

Afirmase que cuando vayan a Santander los acompañarán el crucero «España» y el crucero «Extremadura».

El comandante general del Apostadero visitó los sumergibles, siendo recibido con los honores de ordenanza.

Las tripulaciones de los cuatro submarinos se alojan en el crucero «Río de la Plata», donde descansarán hasta que salgan para Santander.

En la playa de Pantino paseaba el joven de dieciocho años Ramón Canora y una ola lo arrebató. El cadáver no ha sido encontrado.

Un bañista ahogado

FERROL, 12.—En la playa de Domiño ha ocurrido un trágico accidente que ha producido triste impresión entre cuantas personas lo han presenciado. Varios dependientes de comercio, no obstante lo fuerte del oleaje, salieron a nadar fuera de los postes de seguridad.

Uno de los bañistas, llamado Jesús Verdura, de diecisiete años, fué arrastrado por las olas y pereció ahogado, sin que sus compañeros pudieran prestarle auxilio.

SPORT NÁUTICO

La copa del Cantábrico

SAN SEBASTIÁN, 11.—Se ha celebrado la tercera prueba para la «Copa del Cantábrico», adjudicándose el premio al balandro «Olé», de D. Eduardo Gullón.

El segundo lugar correspondió a «Emendek», de D. Martín Domínguez, que obtuvo una medalla vermerit, y el tercero a «Gredos II», del conde la Romilla, con una medalla de plata.

La «Copa del Cantábrico», que ha ejercido una influencia considerable en el deporte náutico en España, viene disputándose desde 1901.

Hagamos un poco de historia. En 26 de mayo de aquel año fué cuando los representantes del Real Club Náutico de San Sebastián, del Sporting Club de Bilbao y del Club de Regatas de Santander acordaron esta regata anual, destinada para balandros de la clasificación «O-20»

toneladas, y cuya fórmula y reglas habrían de regirse por las de la Union des Yachts Français de 1892.

Anotamos que la regata era exclusivamente para los mencionados clubs. Para la posesión definitiva de la copa es indispensable haberlo ganado durante tres años consecutivos, hazaña verdaderamente difícil.

Se conceden además otros premios, dos medallas artísticas, destinadas para los dos siguientes puestos.

El recorrido suele ser de diez a quince millas.

Otra de las condiciones es que la regata se celebre en el puerto a que correspondiera el club, donde se hallaría depositada la copa.

Para el primer año, que fué por sorteo, le correspondió inaugurar a San Sebastián.

Conocemos los detalles de la memorable regata, llevada a cabo con viento casi huracanado y fuertes chubascos.

Tomara parte ocho balandros; en la primera prueba (3 de agosto) triunfó «Olé», y en la segunda, «María Elisa», de D. Francisco Monasterio.

Se procedió a la regata definitiva, triunfando aquél, propiedad del señor Pardiñas, presidente entonces del Club de San Sebastián.

Este mismo balandro volvió a ganar a los dos años (1903).

El héroe de la «Copa del Cantábrico» es el balandro «Sogalinda» (dos toneladas, de Bilbao), que ha conseguido el triple «event», dicho en nuestra jerga, de ganarla en tres años consecutivos, 1905, 1906 y 1907, por lo que el codiciado trofeo paró en manos de su propietario el conde de Zubiria.

Detalles: En los dos primeros años fué patroneado por el notable «yachtman» D. Francisco Monasterio, el mismo que dirigió a «María Elisa», que en el primer año se clasificó en segundo lugar.

Ultimamente fué llevado al triunfo por Morgán.

Ganadores más principales de la copa son:

«Ay, Ay, Ay» (1902), del presidente del «Sporting» de Bilbao, D. Enrique Careaga.

«Aufa» (1904), del Sr. Iriarte.

«Ya veremos» (1908), de D. Julio Arteche.

«Tuiga» (1909), estupendo «racer» del duque de Medinaceli.

«Brandil» (1913), de su majestad el rey, y

«Gerineldo» (1914), de D. José Luis Bayo.

Y a la cabeza de todos los vencedores, descontando, naturalmente, a «Sogalinda», por el hecho de su triple triunfo, está «Hispania», ganador en 1910, patroneado por su augusto propietario D. Alfonso XIII.

«Hispania», que tiene un nombre apropiado para representar el pabellón en las regatas del extranjero, evoca concursos memorables: una victoria española de resonancia en el mundo deportivo.

Fué en Ryde, en la metrópoli del «yachting».

Disputábase una de las pruebas más importantes de la temporada, luchando cuatro balandros ingleses, dos alemanes y dos españoles, después de retirados los demás concursantes.

El triunfo fué aplastante, los dos balandros españoles «Hispania» y «Tuiga» ocuparon precisamente los dos primeros puestos, delante de «Vanity» (inglés) y «Sophie Elisabeth» (alemán).

Celebróse la segunda prueba, de mayor interés, y los dos representantes españoles volvieron a patentizar su enorme superioridad.

El «Hispania» es de construcción nacional; ha salido de los astilleros de Bilbao.

Un hidroplano destruido

Muerte de un pasajero

LONDRES, 11.—El célebre hidroplano «Kestow» Fury», que debía salir mañana para el Cabo de Good Hope, se destruyó esta mañana en Felixtowe, en un vuelo de ensayo.

El aparato podía transportar 30 pasajeros a una velocidad de 90 millas.

En el momento de la catástrofe iban a bordo siete pasajeros; uno de ellos quedó muerto.

JESÚS Y LOS PESCADORES

Lo ha referido el *Diario Montañés*, que constantemente relata la confirmación del prodigio realizado por el Santo Cristo de Limpias

Muchas han sido ya las peregrinaciones; numerosas las conversiones, y numerosos también los que declararon bajo juramento, prefiriendo perder la vida antes que desdecirse; pero, sin duda alguna, que la escena en que actuaron de protagonistas los pescadores vascos que iban a testimoniar su profunda gratitud al Santo Cristo de la Agonía es una de las que más conmueven, quizá por su misma sencillez.

Figuran un grupo de luchadores del mar, hombres rudos, corazones como de niño, almas de fe, de esa fe que no discute, que no investiga las raíces de todo antes que entregarse; fe completa, sincera, que busca a Dios y lo encuentra...

Entran en la iglesia, donde se agolpa una muchedumbre anhelante, atraída hacia el Maestro Divino, como aquellas muchedumbres que le seguían por la campaña de Galilea, ávidas de escuchar su palabra, toda misericordia y amor...

Van a dar cumplimiento a una promesa... Hondamente emocionados se acercan a la sagrada imagen... Son hermanos de aquellos pescadores que lo dejaron todo por seguir a Jesús... Son de los humildes, de los pequeños de la tierra, amados con predilección por el Señor...

¿Los mirará el Cristo, cuya bendición acuden a implorar?

Quizá con ellos, en el templo, se encuentran afortunados, según el mundo: sabios ilustres, poderosos mimados por la suerte... Buscan también ellos la mirada de ese Cristo, Dios-Hombre, tan intensamente amado y tan hondamente aborrecido a la vez; discutido apasionadamente, negada su divinidad, escarnecido y profanado; pero, a pesar de todo, solicitado siempre por los humanos cuando se abate sobre ellos la cruz del dolor y beben el cáliz de la amargura.

El divino Crucificado abre los ojos; su mirada se posa «inefable, llena de una dulzura de cielo, de una misericordia sin

límites», sobre los pescadores vascos que, juntamente con otras personas que ven como ellos el mismo prodigio, caen de hinojos, su faz contra tierra, arrasados sus ojos en lágrimas de inmensa gratitud.

El prodigio se realiza. Durante buen rato fija el Maestro bueno, que se complace de los sencillos, sus ojos divinos en los fieles que lloran y rezan... Después, su rostro se contrae, sus labios se tornan violáceos. En Jesús, que agoniza... Es el Redentor, que muere, como agonizó y murió en el Calvario, rebozando amor a los mismos que le habían crucificado...

Los sollozos, las exclamaciones, el terror de los que «ven», llenan el templo... La sacudida interior, que arranca de los incrédulos toda duda, toda vacilación, hace germinar en los creyentes, en los amigos de Jesús, raíces de una voluntad firme de servir mejor a ese Señor que con tanta dulzura les ha mirado, con tanta angustia ha vuelto a agornizar...

Sobre los rostros curtidos de los pescadores vascos resbalan las lágrimas... Llevan en el alma alegría y consuelo para toda su vida... Cuando la mar ponga en peligro la barquilla y amenace hundirlos en sus entrañas, la mirada de suavidad divina del Santo Cristo de Limpias será su amparo, será su fuerza, será su faro... Y cuando, al fin, llegue para ellos la hora de arriar la bandera de la vida y de anclar definitivamente la barca de su cuerpo, se dejarán morir tranquilos, seguros de encontrar allende la tierra la mirada de inefable dulzura de Aquel que se rodeó durante el transcurso de su vida mortal de humildes pescadores y declaró que los pequeños, según el mundo, serían los depositarios de los secretos de Dios...

¡Oh la mirada del Santo Cristo de Limpias! ¡Qué sensación tan honda debe causar! ¡Y qué poco deben de gustar de la tierra los que sintieron posarse sobre ellos esos ojos divinos que respiran misericordia!

MARIA DE ECHARRI

Información de Marina

Abastecimiento de aguas a las bases navales

Con arreglo al anteproyecto que sirve de base a esta información y a las prescripciones con que ha sido aprobado técnicamente por Real orden del Ministerio de Fomento de 5 de julio del corriente año, las obras que para el abastecimiento indicado han de ejecutarse, serán las siguientes:

1.º Obras de toma en la cabecera de la cuenca del arroyo Neivoó, mediante la captación individual de los manantiales que allí brotan, o por medio de una pequeña presa construida en el arroyo en punto en donde ya se han reunido las aguas de aquellos brotes.

2.º Obras de conducción que se inician en el punto de toma en el arroyo o en el de reunión de las aguas individualmente captadas en los manantiales, siguiendo la dirección general que se marca en los planos del anteproyecto, aun cuando se habrán de realizar con las variaciones que se estimen necesarias para reducir el coste de las obras, y terminan en las inmediaciones de la base naval, al dar entrada a las aguas en el depósito regulador o en el filtro de arena que le precede.

3.º Obras de distribución, que empiezan en el depósito regulador y filtro, si éste fuera preciso, y comprenden las cañerías de distribución, en conducción forzada, que han de llevar las aguas a todos los puntos en donde los servicios de la base lo exijan.

Resoluciones de personal

Recompensas.—Se concede la cruz de segunda clase del Mérito naval blanca al asesor de la Comandancia de Marina de Avilés D. Ramón González López.

Idem a D. Andrés Audet y Piny, jefe superior del Cuerpo de bomberos de Barcelona.

Practicantes.—Embarca en el acorazado «Pelayo» el primer practicante don Juan García Pilla.

Idem en el «Carlos V» el de igual clase D. Juan Beltrán Guerrero.

Condestables.—Concédense dos meses de prórroga a la licencia que disfruta por enfermo el segundo condestable D. Ricardo Vera Tornell.

Contraalmirantes.—Se destina a la estación de submarinos de Cartagena al segundo contraalmirante D. Juan Ruza Rey.

De aviación

Salida del avión gigante.—Pasa por España

A media noche salió del aeródromo de Toussusle-Noble, con dirección a Casablanca, atravesando España, un aeróbulo «Goliath», conduciendo a ocho pasajeros.

España en Marruecos

Se decreta la confiscación contra el Raisuni

TANGER, 11.—En las cabillas sometidas en el país de Yebal y en el Gorb ha leído el dahir de Su Alteza Imperial el Jefe Muley al Mehdi, ordenando confiscación de los bienes del chef Si Ahmed (el Raisuni), exponiéndose en las causas que han motivado dicha medida y que son sobradamente conocidas.

Al citado documento acompaña el decreto del alto comisario, autorizando publicación del citado dahir, y en cual hace constar que, aparte de las causas en que se funda el soberano la zona del protectorado español por castigar al rebelde, existen otras que hacen acreedor a tan severa medida su deslealtad hacia España, empleando contra nuestra nación los elementos que fueron facilitados para que cooperara a la civilización que España está arrollando en Marruecos.

La industria pesquera en la Isla Cristina

(Conclusión.)

Embarcaciones. — Existen próximamente unos 25 vapores de a 60 toneladas y un valor medio de 1.375.000 pesetas, a razón de 55.000 pesetas cada vapor.

Hay, además, 180 embarcaciones de vela auxiliares de esos vapores y 160 más que se dedican a la pesca de sardina con jábegas, a la pesca del bou con parejas y a otras clases de pescados blancos, crustáceos y mariscos.

Estos barcos de vela son en su mayoría faluchos, que valen unas 325.000 pesetas, y con el valor de los vapores dan en junto 1.700.000 pesetas para la flota pesquera de Isla Cristina; y como los distintos artes de pesca valen, aproximadamente, unos dos millones y medio de pesetas, el valor total de embarcaciones y artes de este puerto se eleva a la respetable suma de 4.200.000 pesetas.

Producción. — Con los barcos y artes anteriores pescan anualmente unas 20.000 botas de sardina, que equivalen a 10 millones de kilogramos, con un valor de seis millones de pesetas; 90.000 kilogramos de otros peces obtenidos de las jábegas, parejas, boliches, tapaestros, palangres y cordeles, que valen pesetas 54.000, y 480.000 kilogramos de atún de las amadrabas de esta provincia, que se vende en Isla Cristina, con un valor medio de 300.000 pesetas; y tenemos en junto que el total del valor de la producción pesquera de este hermoso puerto de mar es de 10.570.000 kilogramos, que valen 6.354.000 pesetas.

Fabricación. — Estas pescas son elaboradas en 55 hermosas fábricas de conserva, escabeche y salazón, que seguramente representan un capital de ocho millones de pesetas, y elaboran con ellas cada año, como término medio, unos siete millones y medio de kilogramos de sardina, boquerón, atún y otros peces, con un valor aproximado de 4.500.000 pesetas, y emplean las de conservas 100 operarios cada una de ambos sexos, con jornales medios de 2 pesetas y 2,50 la mujer y 4 pesetas el hombre, y las de salazón emplean también, como término medio, 6 u 8 operarios, con jornales de 5 pesetas diarias, y por eso cuando trabajan todas las fábricas, como ocurre algunas veces, dan colocación diaria a cerca de 1.800 personas.

Por lo general, las fábricas de conservas trabajan durante el verano, porque entonces la sardina es más pequeña y sirve mejor para latas, destinando a ellas las tres cuartas partes de la pesca y una cuarta parte a la salazón.

Y como está aún más gorda, creen los pescadores que en esta época es cuando tiene la ova; en cambio, en el invierno está más delgada, porque suponen que ya ha desovado.

La sardina de invierno es mayor, y aunque es más cara, por escasear más que en el verano, la adquieren los fabricantes de salazón para ponerla en barriles, y a veces en latones, porque esa es la época en que está mejor.

Sin embargo, cuando abunda mucho no reparan, y aunque sea en el verano la adquieren para tal fin, siempre que el precio de compra reúna circunstancias favorables para ello.

Gente empleada en la pesca. — En las faenas de la pesca a flote, entre tarrafas, barcos auxiliares y demás embarcaciones, se emplean, por término medio, unos 1.900 pescadores y 200 más en las faenas de tierra, los cuales, unidos a los 1.800 que trabajan en las distintas fábricas, hacen un total de cerca de 4.000 personas empleadas en esta industria; y aunque de este total hay una parte que no corresponde a Isla Cristina, sino que son personas de los alrededores de este puerto, de Almería y hasta portugueses, que vienen a trabajar en la elaboración de las pescas durante el verano, de todos modos resulta más de la mitad del pueblo dedicado a la pesca.

Sueldo o jornal que perciben. — Los pescadores de Isla Cristina son los que sacan más utilidad de las pescas; por lo general, se emplean en este puerto los dos sistemas de pesca, a sueldo y a la parte, a veces combinados.

A sueldo porque el pescador gana un jornal diario de 2,50 pesetas, y además si se pesca cierta cantidad y el amo tiene desempeñada la red, recibe otra peseta más, o sean 3,50 pesetas. Y a la parte, porque además de su jornal diario y fijo, le da siempre alguna pesca y un pequeño tanto por ciento en las utilidades, con lo cual saca un jornal diario de cinco pesetas.

Esto les estimula mucho para el trabajo porque cuanto más pesquen más ganan, puesto que hay casos en que perciben hasta diez pesetas al día; y como en

muchas ocasiones las mujeres y al gunos hijos reúnen del producto del trabajo en las fábricas una cantidad igual que la del padre, resulta que hay familia que gana hasta 15 pesetas diarias.

Por eso en Isla Cristina no se ve tanta miseria en la clase pescadora como en la mayoría de los puertos de mar de España, y por eso también son varios los que tienen un cuarto para vivir, de su propiedad, adquirido con el ahorro de sus utilidades; pero éstos son, generalmente, los que ejercen algún cargo, bien en las tarrafas o bien en las amadrabas, porque ganan mucho más que los que son simples pescadores.

Sueldos y ventajas de los que ejercen cargos. — Como el negocio principal de la pesca en esta Isla consiste en tener personas que ejerzan los cargos principales con mucha suerte para pescar, se les remunera generalmente muy bien, y por eso hay armadores que pagan al capitán, 2.º capitán y pedrero, que son los tres cargos de cada tarrafa, 5 pesetas diarias de sueldo y además el tanto por ciento de las utilidades, que suele ser del 3 al 10 para los dos primeros, y del uno por ciento para el pedrero; y en algunos casos les ofrecen hasta medio arte.

Es decir, les hacen socios con el armador.

Esto les produce, en algunos casos, una ganancia de 30.000 pesetas al año, y por eso no es difícil ver en este puerto patrones de tarrafas, llamados capitales, que tienen 100.000 y hasta 200.000 pesetas de capital, adquirido con las participaciones recibidas de sus armadores, y otros están ya retirados y hasta con barcos propios adquiridos por cuenta de las ganancias, o con una fábrica de conservas, o socio de alguna de salazón.

Lo mismo sucede a los que de este puerto ejercen cargos en las amadrabas de esta provincia, en las que trabajan varios pescadores de Isla Cristina.

Hay individuos que han desempeñado cargos de capitán, primero, segundo y tercer arráez en las amadrabas durante algún tiempo, con sueldos de 2,50 y 4 pesetas diarias, pan, pescado y el uno y medio y tres por ciento de las utilidades. Varias de estas personas con quienes estuve hablando me aseguraron que hay algunos en Isla Cristina que hacen capitales hasta de 250.000 pesetas, adquiridos en pocos años, que fueron capitanes de una amadraba, porque, aunque una pesquera de esta clase tiene muchos gastos anuales, que en ocasiones no bajan en la costera de 250.000 pesetas, en cambio, con poca suerte que tengan, pescan peces por valor de 500.000, y por eso pueden dar a los cargos principales del uno y medio al tres o cuatro por ciento, como dan a los administradores de mar y tierra otro tanto por ciento que pasa en cada costera de 10.000 pesetas y unas 20.000 anuales al gerente, porque estas seis personas son realmente las que dirigen el negocio de una amadraba que tiene, lo menos, 135 hombres a flote y 400 en tierra para las fábricas, y además, 12 barcos, dos o tres de ellos de vapor, y es claro que si se les retribuye bien a los directores, ellos tienen interés en que se trabaje más y mejor.

También a los marineros se les da un pequeño tanto por ciento en las utilidades que constituye los dos sistemas de pesca unidos, a la parte y a sueldo, lo cual le produce, como término medio, un jornal diario de 3,50 a 4 pesetas.

Modo de vender las pescas. — Excepto las pescas menudas, crustáceos y mariscos, que se venden por piezas o lotes, según la clase, la venta de la sardina, boquerón y otras pescas se efectúa del modo siguiente:

Al entrar un barco con pesca en el puerto se anuncia por medio de una campana colocada en un madero que está en un edificio del Ayuntamiento, que puede llamarse «Lota», como en Ayamonte, y que no es más que un pequeño local con marquesina, en donde se separa y sala la pesca.

Esta señal sirve de aviso para que se reúnan frente a ese local los compradores. Como Isla Cristina no tiene muelles, hay un barco atracado a una orilla del río, que precisamente está al lado de la casa venta; este barco de vela, es de un particular, al que paga cada barco que trae pesca una poca de la que traiga a bordo; pero como son varios los que hacen esa operación en cada día, sobre todo durante los meses abundantes, resulta que saca el dueño de este muelle flotante un sueldo muy regular, porque cada porción de pesca que recibe no bajará de dos a tres pesetas.

Una vez atracado al muelle flotante el barco que trae la pesca, se anuncia la

venta de ésta, que no es otra cosa que una subasta pública, poniendo un tipo siempre superior a lo que vale; este tipo se pone a la bota, que es una medida imaginaria de 500 kilogramos, y van rebajando luego una cantidad que generalmente es un peso, moneda imaginaria de 3,75 pesetas; así, pues, se pide por ejemplo por la bota 100 pesos y luego se rebaja uno de cada vez hasta que el que le conviene se queda con ella, bien comprando todo lo que traiga el barco, en cuyo caso se acabó la subasta, o bien adquiriendo una parte de ella, y entonces continúa vendiéndose hasta concluir.

Si la compra es para alguna fábrica de Isla Cristina, se atraca el barco al punto más próximo a la fábrica que la compró y se desembarca; si la compra se hizo para alguna fábrica de Ayamonte, entonces la lleva a aquel puerto el mismo barco que la tiene a bordo yendo por el río de Isla Cristina, sin necesidad de salir fuera de la barra, y la entregan al comprador.

A veces también la llevan al vecino puerto portugués de Villarreal, porque tiene fábricas; pero esto sucede en pocos casos, porque también allí hay algunas tarrafas que casi siempre pescan lo necesario para sostener sus fábricas.

De todos modos Isla Cristina es la que abastece de pescado, principalmente de sardina, a las fábricas suyas, a las de Ayamonte, en su mayoría, y a veces a las de Villarreal.

Puntos de observación. — La mayor parte de las fábricas de Isla Cristina, así como muchas casas particulares, que son de personas interesadas en la pesca, tienen puntos de observación en las azoteas o en los tejados.

Estos puntos de observación, que parecen palomares, sirven para ver desde ellos, con unos buenos gemelos, todas las operaciones pesqueras de la flota, al menos de día, y cuando regresan los barcos al puerto, antes de entrar en el río, ya saben si traen o no pesca, y hasta qué cantidad aproximada, y de quién es el barco favorecido por la suerte.

Gremio de tarraferos. — Los armadores o dueños de tarrafas de Isla Cristina están agremiados y pagan cada uno, que generalmente son los tarraferos, por cada bote de sardina que compren, dos pesetas, con cuyas cantidades sostienen el gremio y pagan un vapor encargado de la vigilancia de la pesca, medida que debía imitarse en todos los puertos de pesca de alguna importancia por bien de todos ellos y para contribuir a la ayuda que presta el Estado, la que no puede ser más eficaz porque somos muy pobres y tenemos muchas millas de costa que vigilar.

Legislación. — Todos los puertos ribereños, para los efectos de la pesca en aguas portuguesas, se rigen por el apéndice 6.º del Tratado hispano-portugués del año 1893, en cuyo art. 2.º se fija el límite de seis millas para la pesca de cada país, y de ahí la serie de reclamaciones constantes, porque la sardina que pescan los de Isla Cristina y Ayamonte recalca la mayor parte del año en la costa portuguesa dentro de esa distancia de seis millas, y al querer pescarla en esa zona se les prohíbe, porque rebasan el límite señalado.

Lo mismo sucede con los pescadores gallegos, principalmente los de la ría de Vigo, al meterse dentro de las seis millas en el puerto portugués de Leixoes, que hasta ahora podían hacerlo; pero como por una ley reciente aquel Gobierno redujo dicha zona a tres millas, de ahí las protestas constantes de aquellos pescadores, quienes trabajan, por medio de sus representantes en Cortes, para que se deje como antes la zona de seis millas, que es la más conveniente para todos por ser la misma que tenemos nosotros como zona de pesca, y dentro de cuya distancia es donde se pescan corrientemente esos peces tan sabrosos y tan perseguidos por la clase pescadora.

Todos los artes de arrastre de Isla Cristina y Ayamonte se les prohíbe pescar en dichas costas portuguesas por el artículo 3.º del referido tratado, dentro de la distancia de 12 millas, por considerarlo muy perjudicial.

Datos referentes a la sardina. — La sardina que se pesca en Isla Cristina se presenta en verano por el SE. (en dirección de Marruecos) y es cuando más abunda; y en invierno arriba del SO. o Poniente, que es cuando se pesca menos.

Generalmente se coge la sardina desde media milla de la costa hasta 12, porque como a esa distancia hay más de 50 brazas de profundidad y el mayor arte tan sólo tiene 35, se hace difícil la pesca en muchas ocasiones, porque escaparía por la parte inferior de la red antes de poder cerrar la jareta.

Hay muchas ocasiones que se cogen en un mismo lance sardinas muy iguales; otras que se cogen mezcladas gran-

des y chicas, y otras que se las pesca mezcladas con otros peces, sobre todo con boquerón y espáñes, estos últimos pocas veces; pero estas mezclas se hacen cuando la sardina escasea, porque cuando abunda generalmente es más igual.

Cuando ven mucha cría de sardina durante los meses de abril y mayo suponen que habrá buen año de sardina gorda en el verano siguiente, porque creen que la sardina pequeña de una primavera es la corriente un año después.

Las clases o tamaños de sardina observados durante varios días que estuve en Isla Cristina en el mes de septiembre, son: de 210 milímetros la más grande y 93 la más chica, con peso de 89.520 gramos y 7.500 gramos, respectivamente.

Por casualidad se pescan sardinas de más de 20 centímetros de largo, y cuando esto sucede, por lo general no duran más que un día, porque estas sardinas de tamaño extraordinario huyen hacia afuera y paran poco en las proximidades de los puertos.

Cuando pescan sardina abundante la llevan al próximo puerto de Ayamonte, porque tiene fábricas más fuertes para el trabajo; pero esto sucede siempre después de abastecer la Isla, o sea pena que se la paguen mucho más cara en Ayamonte; algunas veces también la venden en el puerto portugués de Villarreal.

Hasta hace unos seis años la sardina era más pequeña, de 15 millares en bota de 500 kilogramos, y hoy sólo entran 10 o 12 millares.

Antes era parrocha de 10 a 12 centímetros de longitud, y hoy tiene desde el hocico al extremo de la cola 15 a 20 centímetros. Se cogieron algunas muy raras, hasta de 30 centímetros, que se marcaron en la pared de algunas fábricas como un caso raro.

Barra y muelle. — Isla Cristina tiene una barra a la entrada de su puerto o río, barra que, estando bajamar, le impide a los pescadores poder entrar ni salir con los vapores, y por eso tienen en las dos orillas de dicho río, a la entrada de él, unas casitas, especie de almacenes, para guardar los artes y cobijarse la gente cuando tienen que esperar la marea para salir; porque como desde el pueblo hasta allí hay bastante distancia, y a lo mejor no es fácil poder reunirse en un momento dado, de este modo siempre están listas las tripulaciones de los barcos.

Y para que así suceda, a veces, no siendo en épocas de mal tiempo, sacan los vapores fuera de la barra antes de bajar la marea, fondeándolos hasta que llegue la hora de salir a pescar, en cuyo momento embarcan las tripulaciones que tienen a mano, sin esperar que vayan desde el puerto.

Para enviar la pesca lo hacen con los barcos auxiliares, que por ser de vela calan poco, y dejan solamente el arte para el vapor.

Además de este inconveniente de la barra tienen el de quedarse en seco a la baja mar la orilla del río que linda con la población, y que hace de muelle, circunstancia que impide atracar sus barcos cuando regresan del mar, retrasando con ello todas las operaciones de la pesca, lo que les perjudica mucho a veces, porque se dan casos, como ocurre en el verano, en que por efecto del calor, la pesca se echa a perder si se tarda dos horas en desembarcarla, pudiendo hacerlo en media hora si tuvieran un buen muelle y con agua suficiente para poder atracar en él a cualquier hora del día o de la noche.

Conclusión. — Los pescadores de Isla Cristina seguramente serían muy felices si no tuvieran el inconveniente de la falta del muelle, la dificultad de la barra y el poco calado del río.

¿No podría hacer el Estado algo en favor de este pueblo tan trabajador y tan rico en pesca sólo comparable con algunos de las rías gallegas?

Creo que con poca ayuda se podría construir un muelle frente al puesto de venta del pescado, dragar el río para poder atracar al muelle los barcos pesqueros y evitar el peligro de la barra, aunque fuese haciendo un canal, con el fin de poder entrar y salir los vapores a cualquiera hora del día y de la noche.

Con ello se haría una gran obra a la gente de Isla Cristina, que por lo trabajadora que es se hace acreedora a toda clase de consideraciones, ya que contribuye poderosamente, con la importancia de su industria pesquera, al aumento de los ingresos del Tesoro público.

Madrid, julio de 1919.

BENIGNO RODRÍGUEZ,
Primer contramaestre de puerto.

DIARIO DE LA MARINA,
REDACCION Y ADMINISTRACION
PELIGROS, 3 MADRID

MOVIMIENTO DE PUERTOS

Entrada y salida de barcos

EL DIA DE AYER

Villacarlos

Entradas. — Ninguno.
Salidas. — Vapor «Puchol», para Alcedia, con carga y pasaje.

Gijón

Entradas. — Vapores «Jovellanos», de Bilbao; «Turia», de Barcelona; «Hernani», de San Sebastián; todos vacíos.

Salidas. — Vapores «Lucero», para Bilbao; «Elenita», para El Ferrol, ambos con carbón; «Begoña IV», para Villagarzia, vacío, y «Evaristo», para Luarca, con carga general.

Málaga

Entradas. — «Adolfo», con carga general, de Palma; «Mechelús», en tránsito, de Alicante; «Aranzazu», con sal, de Cádiz; pailebote «Pedro Martín», con pipería vacía, de Tetuán; balandra «Progreso», con duelas, de Tarragona.

Salidas. — «Navarra», con carga general, a Cartagena; «Anita», con carga general, a Melilla; pailebote «Dolores», con carga general, a Ceuta; balandra «Alegria», con carga general, a Melilla; falucho «América», con carga general, a Ceuta.

Huelva

Entradas. — Vapor francés «Tenerife», de Las Palmas; «Cabo Santa Pola», de Alicante, con carga general.

Salidas. — «Vizcaya», a Bilbao, con carga general; interaliado «Elisabeth», a Brock, con mineral; «Coty», inglés; «Benisef», en lastre.

San Sebastián

Entradas. — «Nuestra Señora del Corro», de Santander, con carbón y sacos vacíos; vapor «Anthon Mary», de Bayona, con pipería vacía.

Salidas. — Ninguna.

Pasajes

Entradas. — Vapor «Galindo núm. 1.º», «María Teresa», «Nuestra Señora del Perpetuo Socorro», y «Legumbi», de Bayona, con pipería; «Gaviota», de Bilbao, en lastre; «Sokeweer», de Burdeos, en lastre.

Salidas. — «San Roque» y «Octubre», a Bayona, con vino; «Rafael», a Gijón, en lastre; «María Madalena», para Burdeos, con vino, y «Nuestra Señora del Perpetuo Socorro», a Bayona, con vino.

Cádiz

Entradas. — Yate francés «Wied Waw», de Vigo; falucho «Unión», de Arcila, con huevos; pailebote inglés «Anine Warsen», de Marsella; falucho «San Manuel», de Ceuta; holandés «Urano», a Génova.

Salida. — «Cabo Roca», a Huelva.

Castellón

Entrada. — Vapor «Torreblanca», de Barcelona, con carga general.

Salida. — El mismo, para Gandia.

Vinaros

Salidas. — Veleros «San Vicente», con algarroba; «Cuarta Rosa», con carbón, los dos para Barcelona.

Alicante

Entradas. — Veleros «Lucentina» y «Primero de Mayo», los dos de Bougie, con fosfatos; «Aragonés», de Tarragona, en lastre.

Salidas. — «Lombardier», para Amberes, con carga general; «Carlitos», para Génova, con vino; veleros «La Paz», para Melilla, con cebada; «Antonio Torres», para Nemour, con carga general.

¡A vestirse barato!

No crean ustedes que me propongo hacer el reclamo de un bazar de ropas hechas.

Este título me lo ha sugerido la estúpida noticia de que un ingeniero ha inventado un procedimiento para fabricar telas de madera que dan un magnífico resultado, y como de todo lo que influya en la economía doméstica debemos alegrarnos los padres de familia con niñas, que gastan un dineral en lazos, de aquí mi satisfacción y mi decidido empeño en que triunfe con su invento ese ingeniero que se ha ingeniado para hacer más económica la indumentaria humana.

Porque las telas de madera resultan ligeras, vaporosas, sólidas y muy baratas.

¡Nada, el ideal de un empleado de dos mil pesetas con cuatro niñas casaderas!

Yo creía que de un tarugo no podría salir nada útil, y vean ustedes por donde merced a la moderna fabricación, se puede sacar un terno de los más elegantes o una falda «entreve» de esas que dejan entrever formas esculturales.

Siento no conocer el nombre de ese ingeniero que ha de poner las telas más finas al alcance de todas las fortunas, por que tendría un gran placer en pedir para él una estatua.

¡El invento es prodigioso!

Cada árbol que desde hoy vean ustedes en el campo es un guardarrapas completodel que puede uno surtirse a placer.

¡No más telas catalanas!

¡No más cortes de pantalón inglés... de Sabadell!

Notas políticas

En la Presidencia

El jefe del Gobierno estuvo a primera hora de la Presidencia, despachando algunos asuntos, y trasladándose, a las once menos cuarto, a Palacio para despachar con el rey.

Puso a la firma de su majestad algunos decretos resolviendo competencias, y los relativos a la siguiente combinación de gobernadores:

Admitiéndole la renuncia al nombrado para Orense, Sr. Martín Guis.

Nombrando para sucederle al electo de Tarragona, Sr. Carreras.

Idem para Tarragona al Sr. Martínez Avellanosa.

El Sr. Canals, hablando con los reporteros acerca del actual momento político, decía que todo el mundo encontrará razonable que los individuos del Gobierno han de estar conformes en la necesidad de pasar a una situación estable, ya que la situación presente tiene un carácter transitorio.

En el momento preciso en que la situación económica quede constitucionalmente legalizada, queda en absoluto expedita la regia prerrogativa.

Esa situación estable no puede venir por vía de una crisis parcial, sino estudiando previamente todos los problemas, como en su día será ocasión también de meditar si el Gobierno estable puede hacerse con éstas u otras Cortes.

La opinión y el rey serán en definitiva los que habrán de resolver sobre el porvenir.

Claro está que a la vista de todos salta que esa situación de estabilidad tiene que preceder al momento en que vaya a acometerse la formación de un presupuesto nuevo.

No está decidido si mañana habrá Consejo de ministros en la Presidencia. Se verificará en el caso de que su majestad quiera tenerlo pasado mañana.

En Gobernación

El Sr. Burgos manifestó a medio día que le había visitado el alcalde de Madrid y que le había dicho que no hay temor por ahora de una nueva subida en el precio del pan.

El abastecimiento de harinas se va regularizando y van llegando crecidas cantidades de trigo a Madrid.

La huelga de los operarios de las fábricas de cervezas, hielos y gaseosas, está muy limitada, pues ya no quedan en huelga más que los obreros de dos fábricas.

De provincias, las noticias más importantes son las de Córdoba, donde por haber terminado las faenas del campo se nota falta de jornales, y habrá necesidad de emprender algunas obras, así como recurrir a los propietarios, a fin de que en alguna forma contribuyan a socorrer a los obreros sin trabajo.

El gobernador dice que ya ha realizado algunas gestiones con ese objeto, y espera se podrá llegar a una solución.

Respecto a la proximidad de una cuestión política que señala un periódico de la mañana, dijo el ministro de la Gobernación que nada más lejos de la realidad que esa intención por parte del Gobierno.

Terminó diciendo que se había llamado a los diputados para que estén mañana en Madrid.

Compañía Trasatlántica

El vapor «MANUEL CALVO»

de esta Compañía, saldrá, salvo contingencias, el día 10 del corriente mes de Agosto de Barcelona, el 11 de Valencia,

el 13 de Málaga y de Cádiz el 15, en expedición ordinaria, para Las Palmas, Santa Cruz de la Palma, Santa Cruz de Tenerife, Puerto Rico, Habana y Costa-firme.

El vapor

«CATALUÑA»

de esta Compañía, realizará una expedición comercial a Nueva York, llevando pasaje de primera y segunda clase solamente y carga, saliendo, salvo contingencias, de Barcelona el día 12 del corriente mes de agosto, el 13 de Valencia, el 15 de Málaga y de Cádiz el 17.

LAS CORTES

SENADO

(Final de la sesión de ayer)

El ministro de Gracia y Justicia ofrece estudiar los hechos denunciados y trasladar al ministro de la Gobernación los ruegos que a éste corresponden.

Se suspende la sesión, esperando a que sea remitida la fórmula aprobada del Congreso.

Se reanuda a las ocho y cuarto, se da cuenta del nombramiento de varias Comisiones permanentes, y se levanta la sesión a las nueve.

Sesión del día 12 de agosto de 1919

Se abre a las cuatro y media, bajo la presidencia del Sr. Tormo.

Escasa concurrencia, y en el banco azul el ministro de Abastecimientos.

Jura el cargo de senador el Sr. Zorrilla.

El Sr. Jalón pide la regularización de las tasas de los trigos.

El ministro de Abastecimientos dice que en breve publicará un Real decreto regulando el régimen de los trigos para el próximo año agrícola.

El Sr. Zorrilla formula dos ruegos sin interés.

Orden del día

Se aprueba el acta de la anterior.

Se reanuda el debate promovido por el señor marqués de Caba sobre la exportación del aceite, y dicho señor continúa sus varias veces interrumpido discurso.

(Continúa la sesión.)

CONGRESO

(Final de la sesión de ayer)

El Sr. Alba dice que esta fórmula es muy ventajosa, porque será la primera vez que las Cortes de España consignarán en un texto legal su deseo de favorecer al clero rural.

El ministro de Hacienda acepta la propuesta.

El Sr. Senante la acepta también.

El Sr. Domingo declara que su minoría, que era hostil a la fórmula económica, después de esta claudicación es todavía más irreductible, y apelará a todos los medios reglamentarios para impedir su aprobación.

El Sr. Lerroux acepta la fórmula por un sentimiento de justicia y por ser formal con los pactos de las minorías y el Gobierno.

No ve inconveniente en aceptar la fórmula propuesta por el Sr. Alba.

Para su aprobación los socialistas y los republicanos nacionalistas piden votación nominal.

Se procede a ella, y queda aprobada por 150 votos contra 14.

El Sr. Lerroux apoya extensamente una enmienda pidiendo la supresión del descuento a las Clases pasivas.

Aprovecha la ocasión para exponer su criterio sobre las plantillas.

Se ocupa después de los presupuestos de déficit.

Atribuye la responsabilidad principalmente a los conservadores.

Declara en nombre de su minoría que en el porvenir se atenderá a lo que sea la ponencia del Gobierno contenidas en el presupuesto en el orden económico.

Si no se recogen las orientaciones sociales tendrán sus amigos que combatir por todos los medios.

El ministro de Hacienda promete, cuando traiga una reforma del impuesto de utilidades, atender en lo posible las indicaciones del Sr. Lerroux sobre los descuentos.

Contesta también el conde de Bugallal a lo dicho por el Sr. Lerroux sobre la reorganización de plantillas y anuncia que sobre esto vendrán propuestas a las Cortes.

Rectifica brevemente el Sr. Lerroux. El Sr. Cobián hace observaciones sobre la aplicación de la fórmula a los funcionarios.

Le contesta el ministro de Hacienda. Habla el Sr. Salillas sobre el artículo 8.

El ministro de Hacienda promete tener en cuenta sus indicaciones.

También hace indicaciones el Sr. Calvo Sotelo.

Le contesta el ministro de Hacienda. Al aprobar el art. 9.º piden votación nominal los republicanos y socialistas. Se aprueba por 132 votos contra 10.

El Sr. Menéndez interesa al Gobierno para que en la fórmula que se discute o en proyecto aprobado se establezcan normas para el establecimiento del salario mínimo en los obreros del Estado.

El ministro de la Gobernación anuncia la presentación de un proyecto de ley de contrato del trabajo, del que será parte esencial la relacionada con el salario mínimo.

El presidente del Consejo manifiesta que España cumplirá los compromisos a que obliga su incorporación a la Liga de las Naciones.

Se aprueba la fórmula

Sin debate se aprueban los dos últimos artículos del proyecto.

Al ir a votar definitivamente el dictamen, las minorías, que votaron en contra, se disponen a pedir el «quorum», y entonces el presidente elude la votación.

Otra vez ruegos

Hay varios a cargo de los señores González Llana y Cervantes.

El Sr. Cañal dice que no puede contestar al requerimiento de opinión.

Interviene el Sr. D. Teodomiro Menéndez, exponiendo con gran claridad sus grandes conocimientos en esta materia. El ministro de Abastecimientos contesta con generalidades a las interesantísimas razones del Sr. Menéndez.

Hace algunas aclaraciones el Sr. Sabarot, rectifican los Sres. Ventosa y Menéndez; se interviene el Sr. Azcano, y se suspende el debate.

Se lee el artículo reglamentario relativo a las alusiones para que el Sr. Amado pueda recoger una de que ha sido objeto en la sesión del domingo, y usa de la palabra el aludido, anunciando que en la discusión del Mensaje recogerá la relativa a su relación con las Juntas de defensa militares.

El Sr. Prieto ofrece recoger la réplica si lo estima conveniente.

Se levanta la sesión a las nueve menos veinte.

Sesión del 12 de agosto

Se abre a las tres y media bajo la presidencia del Sr. Sánchez Guerra.

En los escaños, los Sres. Fernández Barrón y marqués de Valderrey.

Las tribunas, poco animadas.

En el banco azul, los ministros de Gobernación y Fomento.

Ruegos y preguntas

Transcurren diez minutos antes de que entre en el salón algún diputado que quiera hacer uso de la palabra.

Al fin, el Sr. Ríos pide que se realicen las obras de encauzamiento del río Genil en la provincia de Granada.

El señor ministro de Fomento ofrece estudiar el asunto.

(Juran el cargo los señores Suárez Inclán y Silvela (D. Jorge).

El Sr. Bertrán y Musitu solicita la activación de varias obras públicas de la provincia de Barcelona.

El señor ministro de Fomento se interesa por los ruegos del orador.

El Sr. Delgado Barreto se ocupa del excesivo precio que viene adquiriendo el azúcar y formula otros varios ruegos, a los que contesta brevemente el señor ministro de Fomento.

El Sr. Romeo dice que es imposible pedir el abaratamiento del azúcar sin conseguir antes la rebaja de precios de las primeras materias que se utilizan para elaborarla.

La remolacha, el carbón, los abonos, etcétera, han encarecido en proporciones fabulosas.

España no es un país azucarero, y ni siquiera en este aspecto de la industria se debe sólo al que proporcionan las regiones remolacheras.

Expone que la industria del azúcar es ruinososa en España, y dice que no se debe, pues, culpar a los agricultores aragoneses, navarros y andaluces de la carestía, que sólo puede evitarse importando el artículo de otras naciones o procurando rebajar las primeras materias.

El Sr. Delgado Barreto aclara algunos extremos de su ruego, asegurando que no tiene el propósito de que se perjudique a los remolacheros, pretendiendo sólo que se aplique a la Sociedad Azucarera aquella disposición que se dictaron para mantener la tasa.

El Sr. Lerroux denuncia un negocio que se pretende efectuar exportando 750.000 toneladas de carbón a pretexto de que hay en España superproducción, manifestando que si no se evitan estos despilfarros la carencia de carbones va a adquirir graves caracteres en breve plazo.

Pregunta si es cierto que la Comisión oficial que va a crearse para defender los intereses de la industria hultora tiene el propósito de llevar a cabo un importante aumento del arancel de Aduanas para la importación del carbón.

(Sigue la sesión.)

LOS MUSEOS

Lugares en que están establecidos y horas en que pueden visitarse los principales Museos de esta corte.

Anatómico del Colegio de San Carlos, calle de Atocha, números 106 y 108; de las catorce a las diez y seis.

Arqueológico Nacional, calle de Serrano, número 13; de diez a diez y seis.

De Armería, calle de Méndez Núñez; de ocho y media a doce y media.

De Ciencias Naturales, paseo de la Castellana, núm. 70; de nueve a doce y de las quince a las diez y siete.

De Reproducciones Artísticas, calle de Alfonso XII, núm. 28; de ocho a diez y ocho.

Facultad de Farmacia (Farmacia, 2), de nueve a doce y de catorce a dieciséis.

Facultad de Filosofía y Letras (Toledo, 45) de ocho y treinta a catorce y treinta; los domingos, de diez a trece.

Biblioteca Popular del distrito de Chamberí (paseo de Ronda, 2), de dieciséis a veintidós, y los domingos, de diez a trece.

Facultad de Derecho (San Bernardo, 59), de ocho a catorce, y los domingos, de diez a doce.

Caballerías Reales, calle de Bailén, núm. 2; de trece a diez y seis.

Talleres de la Escuela Industrial (Embajadores, 68), de ocho a catorce.

Museo Arqueológico Nacional (Serrano, 13), de diez a dieciséis (la consulta de libros requiere autorización del jefe del Museo y podrá utilizarse de diez a trece), los domingos, de diez a trece.

Pedagógico, calle de Daoiz, núm. 7; de nueve a diez y seis.

Armería Real, plaza de la Armería; de diez a trece.

Museo de Ciencias Naturales (paseo de Recoletos, 20), de ocho a catorce (la consulta de las obras de Zoología, Mineralogía y Geología puede hacerse en el nuevo local del Museo Palacio de la Industria y de las Artes (Hipódromo).)

Naval, plaza de los Ministerios núm. 7; de diez a trece.

De Pesas y Medidas, paseo de Atocha; de nueve a trece.

Escuela Superior de Arquitectura (Estudios, 1), de ocho a doce y de catorce a diez y siete.

Archivo Histórico Nacional (paseo de Recoletos, 20), de ocho a catorce.

Espectáculos públicos

EL CARTEL PARA MAÑANA

JARDINES DEL BUEN RETIRO.—A las seis, concierto por la banda de Ingenieros. (Gratis la entrada).

A las diez y media (día de moda), concierto por la banda Municipal.

Compañía Internacional de circo.—Tómbola. Tiro al blanco. Recreos varios.—Entrada al Parque, 1,25.

TEATRO FUENCARRAL.—A las seis y media (vermouth popular; dos actos a precios sección sencilla), El alcalde de Zalamea.—A las diez y tres cuartos, El verdugo de Sevilla.

CIRCO EL PARAISO (Alcalá, 149. Teléfono 1.064-S). Circo de verano. El de las caras bonitas. El sitio más seco y fresco de Madrid.

Sábado, a las diez y tres cuartos. Gran éxito de todas las atracciones.

Programa completamente nuevo. Frontón de señorías. Banda en el kiosko desde las nueve de la noche y diversos recreos.

Esmerado servicio restaurant.—Silla, 1,00; entrada de paseo, 0,50.

PARQUE DE LA CIUDAD LINEAL.—A las siete, conciertos y diversiones al aire libre. Restaurant. Casino.—A las diez; variedades selectos y festivales artísticos. A las doce, dancig-room.—Servicio especial de tranvías y automóviles.

EXPOSICION NACIONAL DE MEDICINA E HIGIENE.—Parque del Retiro. Todos los días, de diez a una y de tres a seis; jueves y domingos, conciertos por la banda de Ingenieros.

KURSAAL DE LA MAGDALENA.—Musichall de primer orden.—Grandes reformas e innovación del espectáculo. Importantes débuts. Sección a las siete, nueve y media, diez y media y once y media. Entrada por el consumo.—Magdalena, 30.

BIBLIOTECAS PUBLICAS

Horario en otoño, invierno y primavera de las Bibliotecas de Madrid, servidas por personal del Cuerpo facultativo de archiveros, bibliotecarios y arqueólogos:

Real Academia Española (Felipe IV, 2, de nueve a doce (por estarse verificando obra).

Jardín Botánico (plaza de Murillo), de ocho a catorce.

Escuela industrial (San Mateo, 5), de diez a trece y de dieciséis y treinta a veinte y treinta; los domingos de diez a doce.

De la Escuela de Ingenieros de Caminos calle de Alfonso XII, núm. 3; de seis a doce.

Escuela de Sordomudos y ciegos (paseo de la Castellana, 163), de catorce a veinte.

Escuela de Veterinaria (Embajadores, 70), de nueve a quince.

March y Samarín, Embajadores, 64.—T. 14-51

Servicios de la Compañía Trasatlántica

LINEA DE BUENOS AIRES

Saliedo de Barcelona, de Málaga, y de Cádiz, para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires; emprendiendo el viaje de regreso desde Buenos Aires y de Montevideo.

LINEA DE NEW-YORK, CUBA, MÉJICO

Saliedo de Barcelona, de Valencia, de Málaga, y de Cádiz, para New-York, Habana y Veracruz. Regreso de Veracruz y de Habana con escala en New-York.

LINEA DE CUBA-MÉJICO

Saliedo de Bilbao, de Santander, de Gijón, y de Coruña, para Habana y Veracruz. Salidas de Veracruz, y de Habana para Coruña, Gijón y Santander.

LINEA DE VENEZUELA-COLOMBIA

Saliedo de Barcelona, de Valencia, de Málaga, y de Cádiz, para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico y Habana. Salidas de Colón para Sabanilla, Curacao, Puerto Cabello, y La Guayra, Puerto Rico, Canarias, Cádiz y Canarias.

LINEA DE FERNANDO POO

Saliedo de Barcelona, de Valencia, de Alicante, de Cádiz para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma y puertos de la costa occidental de Africa.

Regreso de Fernando Poo haciendo las escalas de Canarias y de la Península indicadas en el viaje de ida.

LINEA BRASIL-PLATA

Servicio mensual, saliedo de Bilbao, Santander Gijón, Coruña, Vigo y Lisboa (facultativa) para Rio Janeiro, Montevideo y Bue-

nos Aires; emprendiendo el viaje de regreso desde Buenos Aires para Montevideo, Santander y Bilbao, Canarias, Lisboa, Vigo, Coruña, Gijón, Santos, Rio Janeiro.

Además de los indicados servicios, la Compañía Trasatlántica tiene establecidos los especiales de los puertos del Mediterráneo a New-York, puertos cantábricos a New-York y la Línea de Barcelona a Filipinas, cuyas salidas no son fijas y se anunciarán oportunamente en cada viaje.

Estos vapores admiten carga en las condiciones más favorable y pasajeros, a quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Todos los vapores tienen telegrafía sin hilos.

También se admite carga y se expiden pasajes para todos los puertos del mundo, servidos por líneas regulares.

Las fechas de salida se anunciarán con la debida oportunidad.

VICKERS, SONS AND MAXIM LIMITED

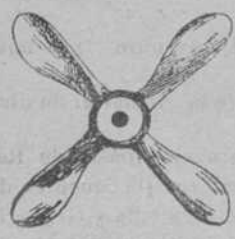
Oficina en Londres: 32, Victoria Street, S.W.—Constructores de buques de todas clases tanto de guerra como mercantes, máquinas marinas, cañones, artillería de todos calibres para Ejército y Marina, cañones de tiro rápido de los sistemas Vickers, Maxim, Crayford; fábricas de cañones de tiro rápido que posee esta Compañía; Artilleros de Barron-in-Furness (antes Naval Construction and Armament Co. Ltd. at Astley in Furness); fábrica de aceros, and Annan en Glasgow; fábricas de cañones de Scheffeld (River Don Works); fábrica de cañones de tiro rápido, artilladeras y municiones de Erih y Crayford; fábrica de cañones de tiro rápido y artilladeras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de las Antillas C. Ltd. Placencia-Guaymas-España); fábrica de cañones metálicos de Birmingham; fábrica de cañones de tiro rápido y artilladeras de Stockholm (Suecia); laboratorio de cartuchería de

brica en North Knot, para proyectiles; polígonos de Eskmeal y Fynsford.—Buques de guerra (construidos en los Astilleros de di-Furness: «San Paulo», buque de combate de primera clase de 19.200 toneladas y 23.500 caballos, para el gobierno brasileño; «Almirante Grau» y «Coronel Bolognesi», cruceros tipo de «Scout», clase de 3.200 toneladas y 10.000 caballos, para el gobierno peruano «Burik», crucero de primera clase de 15.000 toneladas y 19.700 caballos, para el gobierno ruso; «Katori», buque de combate de primera clase de 10.950 toneladas y 16.000 caballos, para el gobierno japonés; «Mikasa», buque de combate de 15.200 toneladas y 15.000 caballos, para el gobierno japonés; «Libertad», buque de primera clase de 11.807 toneladas y 12.500 caballos, para el gobierno chileno (comprado por el gobierno inglés). Cambiado de nombre se llama «Triumph». Por el gobierno inglés: «Natal», crucero de pri-

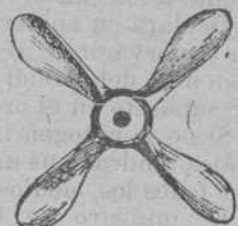
mera clase de 13.550 toneladas y 23.500 caballos; «Sea net» y «Skinuscher», crucero tipo de «Scout», clase de 2.900 toneladas y 17.000 caballos; «Dominion», buque de combate de 16.350 toneladas y 18.000 caballos; «King Alfred», crucero de primera clase de 14.100 toneladas y 30.000 caballos; «Vengeance», buque de combate de primera clase de 12.950 toneladas y 13.500 caballos; «Hogue», crucero de primera clase de 12.000 toneladas y 21.000 caballos; «Porwerful», crucero protegido de primera clase de 14.500 toneladas y 25.000 caballos; «Amphitrite», crucero protegido de primera de 11.000 toneladas y 16.500 caballos. Buques mercantes construidos en dichos astilleros: «Empress of India», «Empress of China» y «Empress of Japan», 8.000 toneladas y 10.000 caballos. Además, desde el año 1873 hasta la fecha se han construido 70 buques de distintas clases.

The International Paint & Compositions C., Ltd

(Artes 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 inspeccionar en todo momento la Administración de la Sociedad.

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

VAPORES CORREOS TRASATLANTICOS

Pinillos, Izquierdo y C.ª, 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.
VALBARRERA..... 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. Viuda 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.
DONDE 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, RUBATINO E LLOYD ITALIANO)
"LA VELOCE"

Barcelona: Sres. Parés y C.ª, 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; Vizecaya, 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. Joaquín 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

Usad para escribir limpio la máquina

Comparad la escritura de la máquina

YOST
No tiene cinta

YOST
con todas las demás

Casa central: Barquillo, núm. 4.—Madrid

Azopardo & CA

Designaciones, Embarques, Aduanas y Fletamentos

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, Via Cuneo, 20.—Astilleros en SPEZIA (Muggiano)
Talleres mecánicos y fundición: TORINO, Via 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: Anstoscafi-Portusola
Teléfono: 228-275-Spezia

TALLERES MECÁNICOS Y FUNDICIÓN:
Telegramas: Mecanurgos-Torino
Teléfono: 247 2498 6501-Torino

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

MARTE A Regionalista

Compañía Portuguesa de Seguro
SEGUROS MARITIMOS

Compañía Nacional de Seguros

Capital autorizado: Esc. 2.000.000
Pesetas 10.000.000
Capital realizado: Esc. 250.000.
Pesetas 1.200.00

Capital: 2.500.000 pesetas

Dirección general para España: FRANCISCO TEROL Y JIMENEZ

TELÉFONO S-1.676 € € € € €
APARTADO 855 € € € € €

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 SOLICITARLOS