

DIARIO DE LA MARINA

PERIÓDICO INDEPENDIENTE

AÑO LI

REDACCION Y ADMINISTRACION: PELIGROS, 3, ENTLO., OCHA.-TEL. 2.931

Madrid 25 de Enero de 1919

DOS EDICIONES DIARIAS

Núm. 15.276

Construcciones y transportes navales

La autonomía marítima española.

El ilustre secretario general de la Liga Marítima Española, D. Adolfo Navarrete, infatigable propagandista y propulsor del engrandecimiento marítimo, militar y comercial de España, publica en nuestro estimado colega «Vida Marítima» el interesante é instructivo artículo que reproducimos á continuación:

Dice así:
«El Congreso Nacional de Ingeniería que, bajo el patronato de Su Majestad y con la protección del Gobierno, organiza el Instituto de Ingenieros civiles para la primavera del corriente año, se propone estudiar con especialísima atención todos los problemas que se relacionan con nuestro tráfico marítimo, y ha hecho público, desde luego, mediante circular que en nombre del Comité organizador suscriben los Sres. Laviña y Pérez Urruti, presidente y secretario, respectivamente, que los dos sectores industriales en que puede dividirse dicho tráfico—transportes por mar y construcciones navales—serán objeto de las secciones primera y segunda del Congreso, con lo que ya se indica la prioridad que en éste ha de concederse á tales cuestiones y el decidido propósito de dedicarles toda la atención que actualmente reclaman.

La circular correspondiente á la sección de Transportes y Construcciones navales, contiene un claro enunciado de los principales temas que la comisión ofrece al estudio y deliberación de los congresistas constructores navales, y trata de dividir esos temas en dos grupos: el primero, de carácter más económico y social, en el que invita á ocuparse á entidades colectivas que faciliten al Congreso, sintetizada, la opinión palpitante de las amplias organizaciones industriales; y el segundo, esencialmente técnico é industrial, donde se han de manifestar las iniciativas y opiniones individuales de los constructores, contestando al cuestionario detallado que se les dirige.

La aspiración del comité organizador es, en suma, que las conclusiones del Congreso tengan realización inmediata, logrando que el tonelaje español resultante de la producción y del trabajo nacionales, no sólo cubra la más amplia demanda del país, sino que participe de algún modo en los transportes marítimos extranjeros; que nuestras empresas navieras, agrupadas en extensas asociaciones, en poderosos sindicatos que abarquen desde el ferrocarril hasta el buque, organicen el tráfico en la forma más conveniente para la economía nacional, y que sea la bandera española el móvil que las impulse hacia un ideal de engrandecimiento patrio.

Coincide tan fundamentalmente el programa que la comisión organizadora del Congreso Nacional de Ingeniería ofrece á las deliberaciones de éste, sobre los transportes por mar y la construcción naval, con e que la Liga Marítima Española y la Asociación de Construcciones Navales Nacionales vienen desarrollando desde los primeros días de su existencia, que será, sin duda, para estas entidades un motivo de satisfacción la coincidencia, y además un deber contribuir al éxito del Congreso, cuya oportunidad y orientación son dignos de aplauso.

El año 1919 inicia una era de reconstitución intensa de los elementos de transporte marítimos aniquilados por la guerra. En ella las construcciones navales llevan naturalmente la primacía. Todos los países, tanto beligerantes como neutrales, muy especialmente los Estados Unidos, realizan esfuerzos extraordinarios para aumentar esas construcciones y emplean procedimientos en los que deben fijar su atención cuantos procuren el fomento de la construcción naval en España.

Los Estados Unidos, como si poseyesen la maravillosa lámpara de Aladino, han construido astilleros con una velocidad tal, que de 37 productores de buques de acero y 24 productores de buques de madera que tenían á mediados del año 1917, un año después, en el verano de 1918, poseían más del doble de los primeros y más de cinco veces de los segundos; y ya en este año cuentan con 410 gradas completas para la producción de buques de acero, que en breve se elevarán á 475, y á 450 para buques de madera, cemento, etc.; en total unas mil gradas, bajo la inspección de la Emergency Fleet Corporation. De cada una de estas gradas calculan que se pueden botar anualmente dos ó tres buques de 6.000 toneladas, alcanzando en conjunto una producción anual de más de 12 millones

de toneladas de peso muerto de buques de carga.

En el pasado año han producido ya más de tres millones. Esta última producción se ha realizado con tal velocidad, que se han dado casos en algunos astilleros de invertir sólo veinticuatro días entre la puesta de la quilla y la botadura de un buque superior á 10.000 toneladas.

Claro es que tales resultados únicamente han podido ser obtenidos mediante la organización de métodos de trabajo armónico y correlativo en todas las producciones que concurren á la construcción de buques en todos los ámbitos de los Estados Unidos.

Asombra considerar la producción y el transporte sistemáticos de carbón, de acero y de materiales de construcción naval que precisa mantener en constante actividad para que no se detenga la construcción y el armamento de ningún buque, ni haya en su curso la menor solución de continuidad por faltar en el momento oportuno la parte ó pieza requerida; como asombra también pensar en la organización del personal obrero, desde la mina y el alto horno hasta el laminador, la prensa y toda la maquinaria de construcciones metálicas y navales que es preciso sostener para llegar á tales resultados.

Y ese asombro, ante tan titánica y complejísima organización, crece de punto cuando se fija la atención en que ha habido astillero, como el de la Isla Hog, que ha sido creado de la nada sobre un páramo desierto prácticamente inaccesible en las proximidades de Filadelfia, y en el que durante un año se han invertido más de 40 millones de dólares para obtener un astillero completo, con 50 gradas de construcción, que producen 180 buques al año, por valor de más de 230 millones de dólares. Alrededor de ese astillero se han formado de nueva planta importantes poblaciones obreras algunas de ellas de más de 15.000 almas, habilitadas y provistas de toda clase de recursos, no sólo para la subsistencia de los trabajadores y sus familias, sino para su cultura, higiene y distracción.

Lo que antes de la guerra parecía una utopía novelesca en «The Tunnel», de Kellerman, se ha convertido en una realidad viva durante la guerra.

Todos esos hechos y los métodos empleados para realizarlos, son el ejemplo que la palpitante actualidad pone ante el Congreso Nacional de Ingeniería. De él se derivan enseñanzas para gobernantes y gobernados de aplicación inmediata en la resolución satisfactoria del modestísimo problema de nuestra construcción naval, sin la cual no se podrá resolver el más arduo de nuestros transportes por mar.

Del estudio de legislación comparada de las naciones europeas y americanas sobre transportes marítimos y construcciones navales no es difícil deducir la parte que al Estado corresponde en el fomento de todas las industrias relacionadas con esas construcciones, continuando la patriótica obra emprendida por la ley de 14 de Junio de 1909, y sobre la base de una buena producción y transporte de carbón y hierro, de una adecuada transformación de los materiales derivados y una rápida distribución de todos esos elementos.

Pero no bastará saber lo que el Estado debe hacer y que se halle dispuesto á realizarlo si simultáneamente las industrias no se compenetran y asocian para organizar metódicamente su producción, de suerte que lo mismo la construcción de buques «standard» que la de diversos tipos y clases, sean resultado de una coordinada acción nacional, hija de iniciativas individuales y colectivas, que obedezcan á una dirección tan acertada como la que en los Estados Unidos han sabido darle Hurley al frente del Shipping Board, y Schwab, á la cabeza de la Emergency Fleet Corporation.

A ese engranaje de industrias afines, á ese concierto de voluntades para la consecución de un fin nacional, deben aportar su concurso los mineros, los siderúrgicos, los metalúrgicos, los transformadores, los técnicos y los industriales en general. A todos debe asistir la opinión pública, bien encauzada por cuantos compartan la convicción de que el pueblo español, como el americano «must become shipminde», según la sugestiva frase de Hurley.

Fruto de esa comunión será la Marina mer

cante que los constructores navales ofrezcan á los navieros satisfaciendo con urgencia sus pedidos para afrontar, al amparo del Estado, la lucha por la autonomía española en el mar
ADOLFO NAVARRETE

La Conferencia de la Paz

Nueva reunión.

PARIS 25.—Los representantes de las cuatro grandes Potencias se reunieron de nuevo esta mañana en el Quai d'Orsay, tratándose de asuntos rusos y polacos.

La estación radiotelegráfica de la torre Eiffel comenzó á transmitir á las dos de la mañana comunicaciones de los Gobiernos aliados, invitando á los grupos influyentes de Rusia á enviar tres representantes á la isla Príncipe para conferenciar con los delegados de los Estados asociados.

La Misión interaliada encargada de entenderse con los enviados rusos no está nombrada todavía; pero creemos saber que no formará parte de ella ninguna personalidad que haya ejercido funciones diplomáticas en Rusia.

En cuanto á la Comisión para Estonia, donde ya se encuentra el general Barthelemy, los delegados militares serán escogidos probablemente entre los ejércitos aliados que están allí.

No están todavía designados los cuatro delegados civiles de Francia, Inglaterra, Estados Unidos é Italia.

La sesión de hoy.

PARIS 25.—La Conferencia, reunida en el Quai d'Orsay, se ocupó principalmente ayer en fijar el orden del día de la sesión plenaria de mañana sábado.

La sesión se abrirá con una declaración en la que, de conformidad con el proyecto de Lloyd George, las potencias declararán su voluntad de constituir la Sociedad de las Naciones.

Una Comisión, en la que estarán representadas las pequeñas potencias, será nombrada para determinar los estatutos.

Es muy probable que el memorándum escrito sobre este extremo por Wilson, apoyándose en el proyecto del general Smuts y el de León Bourgeois, no será leído en la sesión. Servirá de prefacio para los trabajos de la Comisión. Además, Wilson se ha reservado el derecho de modificar el texto. Es probable que se ofrezca á Wilson la presidencia de la Comisión.

La Comisión ha decidido, además, constituir cuatro Comisiones suplementarias; dos de ellas se ocuparán de la legislación obrera internacional.

Las otras dos se ocuparán de los puntos siguientes:

Primero. Reparaciones. ¿Cuánto pagará Alemania? ¿Cómo pagará y en qué orden lo hará á sus acreedores?

Segundo. Puertos, ríos y ferrocarriles internacionales.

En esta última clasificación entrará la vía férrea del 45 paralelo, llamado á ser una de las principales vías transversales de Europa, Bagdad, la vía férrea del Cabo al Cairo y la del Cabo á Argel.

La Conferencia se ocupó también ayer en determinar el orden en que se estudiarán los problemas territoriales. El proyecto francés preconiza la distribución de estos problemas entre ocho comisiones. Este número no solamente será mantenido, sino que probablemente será aumentado. Pero el asunto no se pondrá aún sobre el tapete, y se examinará en otras conferencias.

Sin embargo, hay dos puntos importantes que exigen un inmediato examen:

Primero. El del régimen de Constantinopla, cuya solución se ha hecho urgente, en vista del estado de anarquía que reina en Turquía.

Segundo. La retirada de las tropas alemanas, que el Gobierno de Berlín envía contra los polacos.

El Gobierno francés tenía el propósito de haber impuesto esta estipulación en el armisticio de 11 de Noviembre, y nuestra falta de recursos en Varsovia exige que se proceda inmediatamente y sin retrasos á su ejecución.

Reunión del Consejo de Guerra interaliado.

PARIS 25.—El Consejo Superior de Guerra interaliado estuvo reunido esta mañana en el ministerio de Negocios Extranjeros desde las diez y media hasta las doce y media.

Asistieron Clemenceau, Pichon, Foch, Lloyd George, Balfour, Hilg, Wilson, Lansing, Pershing, Orlando, Sonnino y el general Diaz.

Se tomaron varios acuerdos, que serán sometidos á la aprobación de la Conferencia de la Paz.

La aviación postal.

Solicitudes para la formación del Cuerpo postal aéreo.

Hasta el día de hoy han sido presentadas por los funcionarios del Cuerpo de Correos unas cien solicitudes; entre ellas existe gran interés y los más ardientes deseos por ver organizado un Cuerpo postal aéreo, cuya implantación ofrecería grandes ventajas para el servicio oficial y público. Servicio que funciona ya en Italia desde hace año y medio, entre la península y la isla de Sicilia, con hidroaviones bimotores. Igualmente podría establecerse en España entre las islas adyacentes y Norte de Marruecos.

En Francia ocupase en la actualidad de organizar los servicios postales aéreos un Comisión de diputados y funcionarios, habiéndose consignado para dicho efecto 1.500.000 francos.

El director de Comunicaciones Sr. Navarro Reverter, ha conferenciado con el Sr. Rodríguez Mourelo, director de la Aeronáutica, y con el comandante Sr. Herrera, para establecer las bases del servicio.

Homenaje merecido.

En la Dirección general hemos visto un artístico pergamino que el Consejo de Administración de la Caja Postal de Ahorros ofrece al ministro de Hacienda, Sr. Calbetón, y en el que se expresa su gratitud por haberse dispensado del pago de los derechos reales á las cartillas que excedan de 5.000 pesetas.

EN PARIS

Hue'ga general de transportes

PARIS 25.—A consecuencia de haber rechazado las Compañías de transportes las reivindicaciones solicitadas por el personal éste, en un mitin celebrado anoche, acordó ir á la huelga.

Por tal motivo esta mañana quedó suspendido el servicio de Metroropolitano, de los tranvías y de los auto-ómnibus.

Algunos auto-ómnibus y tranvías circularon desde las nueve, protegidos por agentes de la autoridad.

El orden es absoluto en todas partes. Los huelguistas se reunirán á las dos de la tarde en la Bolsa del Trabajo.

MARRUECOS

Cooperación franco-española.

Nota del ministerio de Estado.

«Las autoridades españolas militares de Melilla han hecho entrega á las de la zona francesa de 61 indígenas y 43 caballos que, procedentes de ésta última, se habían refugiado en la zona española, después de disuelta la jarka del rebelde Abdu el-Malek.

Este acto, que revela una vez más la leal cooperación de ambas naciones coproductoras en Marruecos, se realizó siendo conducidos los indígenas en camiones, que iban escoltados por una compañía de Infantería, haciéndose cargo de ellos en la orilla francesa del Muluya el capitán de las fuerzas de Beni-Snassen, en unión de una compañía y de un escuadrón.

Esta entrega de moros rebeldes á las fuerzas francesas ha sido llevada á cabo después de haberse puesto de acuerdo las autoridades del protectorado español con el general Lyautey, y ha producido el mejor efecto para la situación política de ambas zonas, ya que los indígenas comprenden así que no pueden contar con la impunidad trasapando las líneas fronterizas, lo mismo en una que en otra parte de Marruecos.»

Incendio en el campamento de Carabanchel

En el cuartel donde se instala el cuarto regimiento de Artillería de campaña, se inició anoche un violento incendio, por haberse prendido el hollín de una de las estufas.

Rápidamente, el fuego tomó gran incremento, destruyendo el cuarto de banderas y el de sargentos.

El servicio de Incendios, avisado telefónicamente, marchó al campamento y procedió con su pericia habitual á la extinción del fuego, que quedó dominado una hora después de haberse iniciado.

Las pérdidas son de alguna consideración.

DIARIO DE LA MARINA
REDACCION Y ADMINISTRACION
PELIGROS 3.

Estribir en el agua.

Los señores de la «Liga» se han des-pachado á su gusto con el estatuto de esa quisquosa catalanista que llaman de la «Mancomunidad» y cabría afirmar que, sin temor al ridículo que es uno de los mayores infortunios que pueden acaecer á las gentes serias en este bajo mundo, se han salido de madre.

Hay que distinguir entre catalán y catalanista; éste es un danzarín á merced del viento oportunista; el otro es hijo de la región que hermana el amor á la patria chica con el respeto y la consideración á la patria grande. Catalanes y españoles son una misma cosa que sólo se diferencia en el origen; españoles y catalanistas son antitéticos.

Sería ocioso entrar en el análisis del estatuto catalanista ó constitución de la Mancomunidad, no tanto por lo que ésta tiene de ideal faccioso, sino por su deslabazada contestura así en lo jurídico y administrativo, como en lo social, lo económico y lo político. El tal estatuto no resistiría la crítica seria de una controversia formal.

¿Qué idea tiene el catalanismo palpitante de su propia sustancia? Realmente ninguna. A tenerla se asustarían los señores de la Liga, que han cooperado á ese engendro, de su propia obra, que adolece de muchas cosas, principalmente de trabazón jurídica y política. Es, más que perecedera, una labor eminentemente efímera.

Nace el tal estatuto como signo de fiebre sintomático de una lamentable perturbación de egolatría colectiva. El estatuto de la Mancomunidad catalanista es el fruto de la propia adoración. Cada párrafo, cada inciso, cada período, cada afirmación equivale á decir: «Cataluña acatlanada, vale por sí sola más que todo el mundo, y lo demás es nada.»

La fiebre egolátrica les abrasa las entrañas á los señores de la «Liga», que padecen una horrosa indigestión de regionalismo demoleador. Si la industrial y noble región española constituida por las cuatro provincias de Cataluña tuviese que supeditarse á los preceptos del estatuto de la Mancomunidad, la Turquía asiática sería un país infinitamente más feliz que Cataluña.

El efecto que á las personas imparciales les produce el tal estatuto es el de un revólver ó pistola Browning en las manos inexpertas de un niño. Y en realidad, ¿qué son los catalanistas, sino niños inexpertos, hasta irresponsables, por su afebrada mentalidad, de sus actos políticos? ¿No sería criminal dejar en su poder un arma tan peligrosa, para cuyo manejo no están capacitados?

Afortunadamente, el estatuto de la Mancomunidad catalanista, es un documento escrito en el agua. Esa suerte tiene la industria y noble región catalana algo más seria que los catalanistas de la «Liga», pues siempre podrá hacerse distinción entre el patriotismo y la formalidad de los catalanes y la mogiganga separatista de los mancomunados.

LA ORDEN DE LA CARIDAD

UNA SOLICITUD A LAS CORTES

Ha llegado á Madrid la Comisión monárquica de Barcelona, que hará entrega al presidente del Congreso de la siguiente exposición:

«A las Cortes: Fué siempre norma de todo corazón noble en España dar muestra de gratitud por los beneficios recibidos; y entendemos que ha sido muy grande el que ha reportado á nuestra nación el alto, generoso, magnánimo proceder de nuestro amado Monarca D. Alfonso XIII, derrochando tesoros de caridad con miles de gentes desventuradas de todos los países durante los terribles años de la guerra que ho desolado al mundo.

Alejada providencialmente nuestra Patria querida de la feroz contienda, no por ello mirábamos indiferentes las espantosas penalidades que afligían á tantos nobles pueblos; y ansias generosas reprimieron muchos pechos, que hubieran querido socorrer á desvalidos hermanos, si al mismo impulso de caridad, en aquellos instantes de pasión, no se hubieran interpretado con torcido pensamiento.

Afortunadamente, nuestro Rey, siempre grande y caballero, supo recoger tan nobles estímulos de millares de súbditos, y haciéndose intérprete de esos sentimientos, se lanzó á la empresa de salvar vidas del suplicio, consolar tristezas, llevar consuelo á las almas doloridas y dejar caer sobre ellas el santo rocío de la caridad; empresa por Dios mil veces bendita, premiada aquí mismo en la tierra por

de Hacienda toda la corpulencia de su bondad quedó demostrado que no hay quien quiera colaborar con el Gobierno en su obra económica, prueba que no se puede estar en el Poder solamente con la cooperación regia.

A las denuncias de atropellos cometidos con súbditos portugueses añáde otras, incluso de un oficial de ingenieros convalécientes de dos heridas, y de dos diputados.

Censura la suspensión de garantías en Barcelona y asegura que el gobernador de aquella provincia ordena detenciones en otras poblaciones, con lo cual las garantías están de hecho suspendidas en toda España.

El presidente del Consejo dice que el Gobierno tenía fundadas razones para suspender las garantías en Barcelona, habiendo retrasado todo lo posible esta medida.

El Gobierno acudirá a sofocar el movimiento sindicalista de Barcelona con proyectos de carácter social.

El Gobierno no puede aprestarse a pedir esa votación, porque se podría creer que deseaba apresurar los acontecimientos.

Tan fina percepción política como tenga su señoría la tengo yo, y no desconozco cuál es la situación del Gobierno. La votación vendrá en el momento en que nuestra conducta no pueda ser reputada como una deserción del cumplimiento de los deberes que me retiene en este banco y cuando crea que he dado cumplimiento a los compromisos que contraí al aceptar el Poder.

Los distritos vacantes. El Sr. Burell recuerda lo convenido por la Cámara acerca de la posibilidad de proceder a elecciones en las circunscripciones donde exista una sola vacante, y habiéndose decidido hace dos días una vacante en una circunscripción, ruega que se dé cumplimiento a dicho acuerdo.

El Sr. Prieto advierte que simultáneamente a dicho acuerdo el Gobierno ofreció que se presentaría un proyecto aumentando el número de diputados en algunas circunscripciones. Debe aplazarse este asunto hasta la sesión del martes.

El señor presidente del Consejo; Existe sobre esta materia un proyecto de ley; pero en lo que se refiere al distrito de Jaén, que es al que hace referencia el Sr. Burell, hay que advertir que se halla sin representación parlamentaria un importante sector político.

El Sr. Burell hace constar que no tiene prisa en que se resuelva este asunto.

El señor presidente explica que el Congreso declaró el otro día la vacante de Lugo. Se hizo la propuesta al Congreso por entender la Presidencia que no estaba incluido en el acuerdo anterior de la Cámara. No obstante lo dicho, la Cámara puede ahora adoptar lo que estime por conveniente.

Después de nuevas manifestaciones de los Sres. Sánchez Guerra, Alba, Burell, Prieto, Sabarot y presidente del Consejo se suspende el debate y se levanta la sesión.

PORTUGAL Entre la Monarquía y la República

Un telegrama interceptado.—El bombardeo de Oporto.

LISBOA 24.—Los fuertes del campo atrincherado son favorables al Gobierno. Los buques anclados en el Tajo han interceptado un radiograma de la estación de Sierra Monsanto y firmado por el Sr. Aires Ornelas, comunicando a los revolucionarios de Oporto que la caballería, alguna infantería y muchos paisanos, con 20 cañones, se han adherido a los monárquicos.

Una nota oficiosa dice que continúan llegando a Lisboa refuerzos de provincias y que el Gobierno cuenta con elementos para sofocar la rebelión.

El destructor «Guadiana» bombardeó al anochechar la ciudad de Oporto. Los revolucionarios retrocedieron en dirección a Kueluz.

Se comprueba que una batería monárquica se rindió a las tropas del Gobierno después del primer ataque. En libertad.—Un batallón formado por obreros.—Regreso.

LISBOA 25.—Han sido puestos en libertad todos los presos políticos ó por cuestiones sociales, excepto el asesino de Sidonio Paes. El batallón formado por obreros del Arsenal de Marina ha recibido armas en la Escuela de Guerra.

Ha regresado a este puerto el cañonero «Vasco de Gama», que fué a bombardear a los revoltosos.

Triunfo de los republicanos.—Toma de Sierra Monsanto.

LISBOA 25.—Las tropas fieles a la República, en brillante asalto dirigido contra Sierra Monsanto, se apoderaron de dicha posición, haciendo prisioneros a muchos revoltosos monárquicos, poniendo en fuga a los restantes y apoderándose de toda la artillería. D. Manuel sigue en Londres.—Desmintiendo rumores.

LONDRES 25.—La Agencia Reuters tiene noticias de que el ex Rey D. Manuel de Portugal continúa en Londres, resultando, por lo tanto, completamente falso el rumor de que el ex Soberano se hallaría actualmente cerca de Oporto a bordo de un buque.

NOTAS POLITICAS

Junta de Arancel. En la Dirección general de Aduanas se constituyó la Comisión permanente de la Junta de Aranceles y Valoraciones.

Fué nombrado presidente el director general Sr. Riu, y vocales los Sres. Cussot, por el Fomento del Trabajo de Barcelona; Prast, por la Cámara de Comercio de Madrid; Prieto, por la Unión General de Trabajadores; Dómine y Olózaaga, en representación del Gobierno; el marqués de la Frontera, por la Asociación de Ganaderos, y el marqués de Alonso Martínez, por la Sociedad de Agricultores.

Se dedicó la sesión al estudio de la división de trabajos para la revisión del Arancel, y se nombró una ponencia, compuesta de los Sres. Cussot, Prast, Olózaaga y marqués de la Frontera, para que haga el estudio de las clasificaciones.

La próxima reunión se celebrará en la Cámara de Comercio.

Comisiones del Senado. En la reunión de las secciones de la Alta Cámara reeligieron las Comisiones siguientes:

«Bill» de indemnidad al decreto aumentando las tarifas ferroviarias.—Señores duque de Bivona, Galarz, conde del Asalto, duque de Lécera, Rolland, Romero Girón y marqués de Laurencín.

Suspensión de las garantías constitucionales.—Sres. Buendía, conde de Villamaría, López...

pez, Muñoz, Ubierna, Canella, Setuain y Gómez Llobart.

Reales decretos sobre créditos extraordinarios y aumento de la circulación fiduciaria.—Señores Buendía, Palomo, García Molinas, conde de Villamonte, Ranero, Navarro Reverter y Amblard.

Real decreto sobre emisión de obligaciones del Tesoro.—Los mismos de la anterior, con la sola sustitución del Sr. Navarro Reverter por el conde de Lizarraga.

La plaga de la langosta.

En una de las secciones de Congreso se reunieron ayer tarde los Sres. Gasset, marqués de Valgerrey, Hermida, Rivas Mateos, Agüera, Insa, condes de Casa Valencia, Casa Villiente y Cabezas, marqués de la Frontera, Ovío, Cárdenas, Criado, Pinilla y Baylo para ocuparse de la plaga de langosta que amenaza destruir toda la cosecha de Extremadura.

Los reunidos acordaron solicitar del Gobierno la inmediata reforma de la actual legislación, cuya insuficiencia ha quedado plenamente demostrada con ocasión de las últimas invasiones y la concesión de un crédito especial que permita a las Juntas locales emprender con toda urgencia la extinción de la plaga.

Comisión romanonista. Como el Sr. Maura ha reiterado su propósito de no presidir la Comisión que haya de entender en el proyecto de autonomía, y parece que la mayor parte de los elementos políticos se niegan a dar nombres para la misma, por disentir en extremos sustanciales, tendrá que formarse exclusivamente con romanonistas.

La requisita de buques. En la reunión celebrada por el subsecretario de Fomento, Sr. Pérez Oñiva, con los representantes de los navieros y las Compañías ferroviarias, se ha llegado a un acuerdo para el transporte de carbón destinado a la Marina, las Empresas de los ferrocarriles y las fábricas de gas.

Nuevas dificultades para el Gobierno. Constituye también un serio motivo de preocupación para los hombres de Gobierno la actitud que, con visos de fundamento, se atribuye a los Cuerpos de Correos y Telégrafos, á los que se presenta próximos a una nueva y gravísim a huelga por el enojo que en los mismos ha producido el proyecto de autonomía, que les deja entregados á los caprichos de las Corporaciones regionales.

Se dice que existen negociaciones entre el ministro de la Gobernación y aquéllos, á fin de evitar el conflicto; pero anoche se ignora la eficacia que puedan tener antes del martes, fecha límite señalada por los directores del movimiento para ser satisfechas las pretensiones que han aducido.

De la Presidencia. El conde de Romanones despachó con Su Majestad, marchando después al ministerio de Estado, en donde recibió á los representantes de Francia é Italia, que entraron juntos en el despacho presidencial, al de Inglaterra y á dos Comisiones de Aragón, una la que ha venido á Madrid á gestionar ayuda económica para la celebración del Centenario de la Reconquista de Zaragoza, y otra la de Ayuntamientos aragoneses que solicitan del Gobierno que antes de discutirse ó de votarse nada del proyecto de autonomía regional, quede resuelto lo relativo á la autonomía municipal.

Esta misma Comisión eleva al Gobierno también su protesta contra el decreto de Septiembre último, por lo que tiene de obligatorio para los Ayuntamientos en lo relativo al reparto de Consumos. Pide que sea potestativo en ellos.

Bereguer, alto comisario. El conde de Romanones, al recibir á los...

periodistas, les manifestó que, en su despacho con el Rey, había quedado firmado esta mañana el decreto nombrando alto comisario en Marruecos al actual ministro de la Guerra.

El decreto relativo al nombramiento del sucesor del general Bereguer en el ministerio será firmado el lunes.

Los monárquicos, vencidos. Preguntado el conde de Romanones sobre las noticias que «uviera de Portugal, dijo que había recibido un telegrama oficial de Lisboa comunicando que las tropas monárquicas que ocupaban las alturas que dominan Lisboa habían sido vencidas.

Ministro indispuerto. El Sr. Calbetón no asistió esta mañana á su despacho oficial por encontrarse indispuerto.

De Gobernación. Este centro se ha visto hoy muy concurrido por senadores y diputados, que iban á ver al ministro y al subsecretario; parecía que estábamos en vísperas de elecciones.

El Sr. Gimeno presidió esta mañana el Consejo de vigilancia de la Caja Postal de Ahorros, en el que se ha dado cuenta del balance anual y de la marcha de dicha entidad postal.

También esperaba, con el propósito de ver al ministro, una Comisión de picadores de toros, acompañados de su abogado, para hablarle del pleito de las puyas.

Consejo de ministros. El lunes próximo se celebrará Consejo de ministros en la Presidencia.

EL HOSPITAL DE LA CRUZ ROJA

Apenas inaugurado, el hospital del Patronato de la Asamblea Central de Señoras de la Cruz Roja Española está prestando valiosísimos servicios, debido en primer término al celo y solicitud de Su Majestad la Reina, que de su peculio particular ha costeado la primera cama, y á los desvelos de las señoras que integran la Junta del hospital y Asamblea Central.

La primera semana del corriente mes de Enero visitó detenidamente el hospital é inspeccionó todos los servicios Su Alteza Real la infanta doña Isabel; en la segunda semana desempeñó igual misión y visitó también el edificio Su Alteza Real la infanta doña Luisa; y en la actual actúa de visitadora Su Alteza la duquesa de Talavera, y semanalmente irán turnando cuantas señoras constituyen la Asamblea Central.

Además de las 18 camas a signadas á los fines de la fundación, que se cumplen con escrupulosidad por la Junta de Patronato, todas las Juntas de Madrid y la de Vallecas costean cuando menos una cama.

Se han recibido importantes donativos para aquel benéfico establecimiento, entre ellos uno de mil pesetas de la entusiasta asociada doña Sofía Ortiz de Pinedo, viuda de Urquiol, y otro de cien litros de leche esterilizada, donadas por el doctor D. Enrique de Orta.

Desde el 16 de Diciembre hasta la fecha han sido asistidos en el hospital los siguientes enfermos:

Consulta. Cirugía, 36 enfermos, 36 asistencias; Ginecología, 12 enfermos, 60 asistencias; Estómago é intestinos, 10 enfermos, 40 asistencias; Corazón y pecho, 16 enfermos, 48 asistencias. Total, 74 enfermos, 234 asistencias.

Hospitalizados. Trece enfermos; operaciones practicadas, 12.

Continúan las consultas de estas especialidades á cargo de los reputados doctores que se expresan á continuación:

Cirugía, doctor Noguera: lunes miércoles y viernes, de nueve y media á diez y media.

Ginecología, doctor Luque: martes, jueves y sábados, de seis á siete de la tarde.

Estómago é intestino, doctor Serrada: lunes, miércoles y viernes, de nueve á diez.

Corazón y pecho, doctores Luxan y Villa: martes, jueves y sábados, de diez á once.

Nariz, garganta y oídos, doctor Olegario de la Cruz Repila: martes, jueves y sábados, de once á doce.

Ojos, doctor Romero Plá: lunes, miércoles y viernes, de once á doce.

Notas de Guerra

Destinos. Mañana se publicará propuestas de destinos de jefes y oficiales de Caballería, farmacéuticos, veterinarios, médicos, de ingenieros de Artillería y de capellanes del Clero Castellano.

Se autoriza cambien entre sí de destinos los capitanes de Artillería D. Javier de Loño y D. Francisco Bauñil.

—Se nombra vocal de la Junta de Muncionamiento al coronel de Artillería D. Fernando Gómez.

Matrimonios. Se conceden reales licencias para contraer matrimonio al capitán médico D. Juan Barroso, al teniente médico D. Ricardo de la Fuente, y al teniente de Artillería D. Juan Pesteguer.

Reserva. Pasan á la reserva el comandante de Caballería D. Miguel González y el teniente coronel retirado de la misma Arma D. Juan de Dios María.

Retiro. Se concede el retiro al teniente coronel (E. R.) de Infantería D. Juan Moldero.

Profesorado. Se anuncia concurso para proveer una plaza de comandante profesor en la cuarta sección de la Escuela Central de Tiro y dos plazas de capitán profesor en la Academia de Caballería.

Destinase á la cuarta sección de la Escuela Central de Tiro al comandante de Caballería D. Rafael Jiménez-Frontin.

ESPECTACULOS

PARA MAÑANA

REAL.—A las nueve, Sinfonía y primer acto de «El Barbero de Sevilla», cuarto acto de «Rigoletto», segundo acto de «Manon» y Canciones.

APOLO.—A las seis y cuarto, El Contrabando, Gigantes y Cabezudos y Solico en el mundo.

A las diez y cuarto, Trianferías. INFANTA ISABEL.—A las seis y cuarto (joble). Los hijos artificiales.

A las diez y cuarto (joble). Los marchosos y Un drama de Calderón. LARA.—A las seis, Cáscate... y verás.

A las diez, Cuarenta años después y Cobardías (dos actos), gran éxito. ESPAÑOL.—A las seis y media, Todo lo vence el amor ó La pata de cabra.

A las diez, Don Alvaro ó La fuerza del sino. PRINCESA.—Compañía Guerrero-Mendoza.—A las nueve y tres cuartos (función especial á precios especiales), La verdad de la mentira.

CENTRO.—Compañía de Francisco Morano.—A las diez, El intérprete de Hamlet.

A las cinco y media, El collar de estrellas. ESLAVA.—A las diez y media, Sol de aldea. A las cinco, A campo traviesa. COMICO.—A las diez y cuarto, La romántica y Concha la lamparillera ó Felipe ¿qué las das? (dos actos).

Servicios de la Compañía Trasatlántica

LINEA DE BUENOS AIRES

Saliendo 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, MEJICO

Saliendo 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-Yok.

LINEA DE CUBA-MEJICO

Saliendo 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

Saliendo 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 Barcelona.

LINEA DE FERNANDO POO

Saliendo 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 Póo haciendo las escalas de Canarias y de la Península indicadas en el viaje de ida.

LINEA BRASIL-PLATA

Servicio mensual, saliendo de Bilbao, Santander, Gijón, Coruña, Vigo y Lisboa (facultativa) para Río Janeiro, Montevideo y Buenos Aires; emprendiendo el viaje de regreso desde Buenos Aires para Montevideo, Santander y Bilbao Canarias, Lisboa, Vigo, Coruña, Gijón, Santos, Río Janeiro.

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, blindajes, artillería de todos calibres para el Ejército y la marina, cañones de tiro rápido de los sistemas Vickers, Maxim, etc., ametralladoras y municiones.—Fábricas que posee esta Compañía: Astilleros de Barrow-in-Furnes (antes Naval construction and Armaments Co. Ltd. at Arrow in-Furnes); fábrica de aceros, cañones y blindaje del Scheffield (River Bon Works); fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Erith y Crayford; fábrica cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de las Armas Co. Ltd. Placencia-Guipúzcoa-España); fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham; fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockolm (Suecia); laboratorio de cartuchería de fábrica en North Knot, para proyectiles; polígonos de Eskmeil

y Eynsford.—Buques de guerra construídos en los Astilleros de 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 1.950 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 combate de primera clase, de 11.800 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 primera clase, de 13.550 toneladas y 23.500 caballos; «Sentinel» y «Ski nuser» 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 construídos 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 construído 70 buques de distintas clases.

PIRELLI

CAMARAS Y NEUMATICOS PARA AUTOMOVILES Y BICICLETAS

concesionarios para la venta de los

MACIZOS PIRELLI
LOS PRIMEROS DE FABRICACION NACIONAL

MADRID
Calle de Alcalá, número 73

BARCELONA
Ronda de la Universidad, 1

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 y 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.

A 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 partícipe por los negocios realizados.

Facultad para inspeccionar en todo momento la Administración de la Sociedad

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

VAPORES CORREOS TRASATLÁNTICOS

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.
CACIZ.	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.

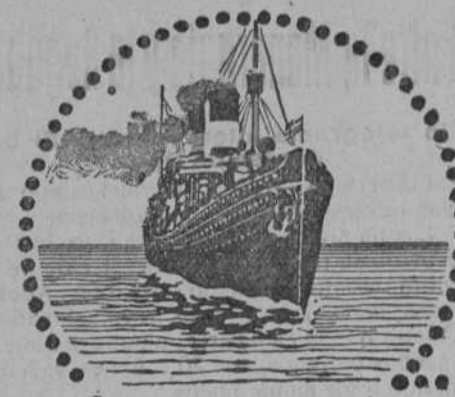
PARA INFORMES: Sus consignatarios.—En Barcelona, Sr. D. Ramón Bosch y Alsina.—En Valencia, Sres. Requena é Hijos.—En Málaga Sra. Viuda de P. López Ortiz.—En Cádiz, Gerente de la Compañía San Agustín.

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 COM-
BINADOS

con
Norte, Centro
y
Sur América

NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA

(Società riunite Florio, Rubattino e Lloyd Italiano)

“LA VELOCE”

Barcelona: Sres. Parés y C.^a Rambla de Sta. Mónica, 18
Madrid: Don Pedro Ramognino, Alcalá, número 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 Ortegá, 1.453; Cabo Creus, 1.421; Cabo Prior, 1.026; Cabo Silleiro, 1.026; Itálica, 1.070; La Cartuja, 808; Triana, 748; Vizeaya 831; Ibaizábal, 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.

ZABALA Y ARANA

MALAGA

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

Dirección telegráfica: ARABALA

EL ATLAS

Compañía Anónima Española de Seguros marítimos, de transportes y de valores



Domicilio social: Prim, 5, Madrid,

Director-Gerente: D. Alberto Marsden.

Esta Compañía tiene constituido en la Caja general de Depósitos, para garantía de sus asegurados en España, en valores del Estado español, EL DEPÓSITO MÁXIMO QUE AUTORIZA LA LEY.

Delegados y Agentes en todas las poblaciones importantes.



Manufactura Mecánica Eibarresa

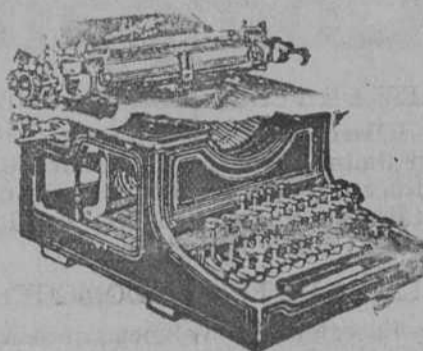
Escopetas finas de
Caza y Tiro pichón



Victor Sarasqueta

Eibar (Guipúzcoa) PROVEEDOR DE LA REAL CASA

Premio de Honor en la Exposición de Buenos Aires



La mejor máquina de escribir VOST Casa Central: Barquillo, 11.

DISPONIBLE

ANSALDO-SAN GIORGIO

SOCIEDAD ANONIMA
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 CONSTRUCCION DE

Torpederos Sumergibles y Motores marinos de combustión

como los que surte a las Armadas

BRASILEÑA, BRITANICA, DANESA, ESPAÑOLA, ITALIANA, NORTE AMERICANA, PORTUGUESA, RUSA Y SUECA

Construcción de Buques de Guerra y Mercantes

Alistamiento y reparación de Buques

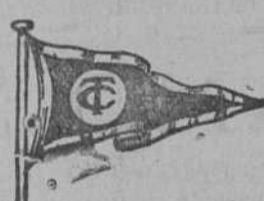
Motores de combustión tipo Marino para Buques de Guerra y Mercantes

DIRECCIONES

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

TALLERES MECANICOS Y FUNDICION:
Telegramas: Mecanurgos-Torino
Teléfono: 240 2498 6501-Torino

Códigos: A B C (5th. Edic.) Liebers-Western Union.



DORIGA Y CASUSO

CONSIGNATARIOS DE BUQUES
SANTANDER

Agentes de la compañía Transmediterránea de Barcelona.—Delegados de la Compañía general de Carbones, S. A. de Barcelona.—Agentes de la firma Harris & Dixon, Ltd., de Londres.

NAVIEROS Y CONSIGNATARIOS
COMPRA VENTA DE MINERALES Y DE CARBONES

Dirección: Calle de San Juan, 222, CAS

Apartado de Correos, núm. 74

Teléfono, núm. 685

SANTANDER