

# DIARIO DE LA MARINA

PERIÓDICO INDEPENDIENTE

AÑO LI

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

Madrid 22 de febrero de 1919

== DOS EDICIONES DIARIAS ==

NUM.

## Sobre la nacionalización de las construcciones navales

Mientras nuestro país no esté capacitado para la fabricación de blindajes, no podrá verdaderamente considerarse nacionalizada la industria naval. Dicha fabricación es, sin duda alguna, la parte más compleja en la construcción de un buque de combate.

La fabricación de las corazas, juntamente con la elaboración de las piezas de gran forja, representa la industria generadora, sin la cual todos los demás ramos de la siderurgia resultan sin potencia expansional.

En la era contemporánea ninguna nación puede llegar al poder naval, ni tener escuadra verdaderamente propia, si no ha radicado previamente en sus dominios la industria del blindaje y los equipos para moldear, forjar y elaborar las llamadas piezas gigantes.

Para orientarse bien en estos senderos de la emancipación de la industria naval española de la tutela extranjera, no se ve, hoy por hoy, en nuestro país otro camino que el de un concierto en el cual los capitales, las industrias, las energías nacionales, tengan cuanta mayor parte puedan en dicho concierto, que al propio tiempo ha de incorporarse a nuestra constitución económica.

Sin la certeza de cumplir programas de construcción, ese concierto no se podrá formar porque su especialización requiere esfuerzos y sacrificios industriales y técnicos de gran consideración. Si en España se llega a establecer la fabricación de blindajes, ha de ser preciso contar con el compromiso oficial de adquirir los productos; y quién sino el Estado es el que puede asegurar sus consumos?

La política naval iniciada en España, aun cuando patrióticamente impulsada, no cuenta aún con el suficiente vigor para constituir un régimen de independencia industrial. Siempre se está frente al temor de las penurias económicas, nunca la acción oficial es bastante decidida para permitir una sólida base de sustentación a la nacionalización de las construcciones navales.

La creación de una flota militar nacional es indispensable para que la industria de construcciones constituya una gran fuerza económica y política; y sin la instalación independiente y sólida en España de una fábrica de blindajes y piezas de gran forja, faltará base de sustentación para nuestro poderío naval militar.

Nadie puede ignorar que las naciones con gran programa marítimo necesitan garantizar la obtención del armamento adecuado a su defensa naval. España no sale todavía del estado de aspiración, porque ni la extracción, ni el laboreo de sus minerales, ni el complemento en la transformación siderúrgica, ni en fin, el empuje económico de las industrias auxiliares, permiten hacerse ilusiones respecto a la real y efectiva nacionalización de las construcciones navales, sin la cual la política marítima es sólo una bella idealidad cuya gestación es difícil y costosa.

## Información de Marina

### Abonos de tiempo de campaña

El Real decreto firmado por Su Majestad disponiendo se cuente como tiempo de campaña el efectuado por los jefes y oficiales de la Armada en los buques hospitales extranjeros, dice así:

Artículo único. Se contará como tiempo de campaña, y se efectuará el abono de doble tiempo de servicio a los efectos de retiro y plazo para la opción a las condecoraciones y ventajas de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo y demás preceptos legales, el servicio por los jefes y oficiales de la Armada durante su permanencia en el extranjero en delegación del Gobierno español, como garantía de la navegación por el Mediterráneo de los buques-hospitales franceses, ingleses, italianos y griegos en fechas comprendidas entre septiembre de 1917 y diciembre de 1918.

### Concurso para inspectores de buques

Hallándose vacante la plaza de perito inspector suplente de buques de la Marina mercante, de la Comandancia de Marina de Bilbao, en cumplimiento del artículo transitorio del Real decreto de 6 de noviembre de 1918, se saca a concurso, en el que podrán tomar parte, según el art. 8.º del mismo Real decreto, los ingenieros navales con título español, expedido por el Ministerio de Marina o reválidado por éste.

Los concursantes deberán acompañar a sus instancias los siguientes documentos:

- 1.º Título de ingeniero naval o de la Armada, expedido por el Ministerio de Marina o testimonio notarial del mismo.
- 2.º Certificación del acta de inscripción en el Registro civil, de su nacimiento o de su partida bautismal, según la fecha en que haya ocurrido.
- 3.º Certificación del Registro central de penados y rebeldes.
- 4.º Certificación de buena conducta, expedida por el alcalde de la población de su residencia.
- 5.º Declaración jurada de que no está com-

prendido en ninguno de los casos de incompatibilidad siguientes:

- a) Gerencia o dirección de cualquier factoría naval o taller de construcción de buques, de máquinas y de calderas marinas.
- b) Inspector de Compañías navieras o representante de Asociaciones de esta clase.
- c) En general, todo cargo relacionado con industrias marítimas que ha de tener que inspeccionar si alcanza la plaza de perito.

### Construcciones navales

En virtud de consulta del comandante de Marina de Bilbao sobre la circular de 27 de diciembre de 1918, referente al momento en que debe considerarse comenzada una construcción naval a los efectos de las primas concedidas por la ley de 14 de junio de 1909, se ha resuelto lo siguiente:

1.º Que los justificantes a que se refiere dicha circular son las facturas con el recibisuscrito y firmado por la persona que esté autorizada competentemente para ello, y que para considerar debidamente legalizados estos justificantes, habrá necesidad de legitimar el uso comercial de la firma y la que lleve estampada el documento, con arreglo a lo establecido sobre la materia en nuestras leyes vigentes, o bien podrán los interesados hacer uso de los medios que establece la vigente ley notarial para presentar por testimonio los documentos originales.

2.º Que la existencia de los justificantes antes citados en poder del constructor, no producirán por sus fechas, efectos algunos en cuanto al comienzo de la construcción, si estas fechas son anteriores a la de notificación a la Comandancia de Marina que se va a emprender la construcción del buque.

### Resoluciones de personal

Huberes. — Se dispone que el contraalmirante en situación de reserva D. Joaquín Gómez de Barreda y Salvador perciba sus haberes por la Habilitación general del Ministerio.

Comisiones. — Se declara indemnizable la desempeñada por el comisario de primera clase D. Francisco Cabrerizo.

Recompensas. — Se concede cruz de primera clase del Mérito Naval, blanca, al alférez de navío D. José María Amusátegui y Rodríguez, por haber sido continuamente el número uno de su promoción en la Escuela Naval Militar desde su ingreso hasta su ascenso a su actual empleo sin nota alguna desfavorable.

## Servicio telegráfico

### Naufragio de una goleta

BILBAO, 21. — El día 31 de enero último salió para Cádiz, con cargamento de cal hidráulica, la goleta de esta matrícula «María del Rosario», de 850 toneladas, propiedad de D. Arcadio D. de Corcuera.

Hoy ha recibido este señor un cablegrama del cónsul español en Londres participándole que ha desembarcado en aquel puerto, sana y salva, toda la tripulación de la goleta, y que practica gestiones para facilitar el regreso de los tripulantes por tierra a España.

El cablegrama no da más noticias; pero se supone que a consecuencia del temporal la goleta naufragó en el Atlántico, y algún buque británico recogió a la tripulación, desembarcándola en Inglaterra.

### Las líneas de América

VALENCIA, 22. — La Compañía Transmediterránea, contestando a las entidades que por conducto de la Dirección general de Comercio rogáronle que hicieran escala en este puerto los buques de las líneas de América, ha hecho constar la imposibilidad de acceder, por tratarse principalmente de buques co-reos.

La Cámara de Comercio ha insistido en la petición, fundándose en la importancia del puerto de Valencia y en las relaciones comerciales que hay entabladas con algunas Repúblicas sudamericanas.

### Vapor embarrancado

SANLUCAR, 21. — Al entrar en este puerto un vapor extranjero, embarrancó a causa del temporal y estuvo en inminente peligro de perderse.

Después de seis horas de lucha, pudo ser puesto a flote.

El barco sufre averías en el casco.

### El conflicto de la Constructora Naval

BILBAO, 22. — Una Comisión de huelguistas ha visitado al gobernador, quien les ha dicho que el director de las Factorías de la Constructora Naval no accede a elevar el precio de los jornales. No obstante, espera arreglar el asunto en la nueva conferencia que celebrará mañana.

## LOS QUE MUEREN

### JULIO BURELL

La muerte del insigne escritor, cuya noticia adelantamos anoche a nuestros lectores, ha producido hondo y justificado pesar por desaparecer con él una inteligencia culta, valiosísima y privilegiada y un gran corazón.

Con su muerte se produce en la Prensa y en el Parlamento un vacío muy difícil de llenar. Burell fué, desde su juventud, un gran maestro del periodismo, y ésta ha sido siempre su característica y la cualidad que él más estimaba entre todas las que poseía, con ser tantas y tan sobresalientes. Como orador, supo también llegar a las grandes alturas. Últimamente se le comparaba con Gambetta, porque, en efecto, había notable semejanza entre la figura, la voz y la producción oratoria de Burell y las que la Historia conserva del insigne político francés.

Nació en Iznajar (Córdoba), y siendo muy joven ya se hizo notar entre sus coterráneos por los artículos que publicaba en los periódicos de combate y los fogosos discursos que en los mítines pronunciaba. Su vocación de periodista se manifestaba ya entonces, haciendo presente lo que fué luego: ante todo y sobre todo, un maestro de periodistas. Esta vocación hizo que, descurriendo su profesión de abogado, cuyos estudios cursó en la Universidad de Madrid, se dedicara, como él mismo dijo en donosa autobiografía, a imitar a Tirabuzo: esto es, que tiró los libros y se metió a predicador. En *El Cronista*, *El Progreso*, *La Epoca*, *el Herald*, *El Imparcial*, *El Gráfico* y *El Mundo*, algunos de los cuales dirigió con extraordinario acierto, dejó su ingenio joyas perdurables. En política su actuación fué también brillante.

Ha sido diputado en muchas legislaturas, gobernador civil de Jaén, de Toledo y Granada, director general de Agricultura y Obras públicas y ministro de Instrucción pública dió vida a oportunas iniciativas, que redundaron en provecho de la cultura nacional. Sus méritos literarios e intelectuales fueron recompensados justamente con la cruz de Alfonso XII, que le otorgó el conde de Romanones, y cuyas insignias le fueron costeadas por suscripción, a céntimo, entre escritores y artistas, y también con un sillón académico que la Española le ofreció recientemente con oportunidad notoria y aprobación unánime.

\*\*\*

Esta tarde se ha verificado el entierro del ilustre finado, habiendo resultado el acto una grandiosa manifestación de duelo, a la que se ha asociado todo el mundo político y multitud de periodistas, artistas, escritores y representantes de todas las clases sociales.

## Material ligero de Campamento

El deportista americano J. H. Wittmann ha imaginado y construido un material de campamento plegable, dispuesto para adaptarse al automóvil (aunque puede ser utilizado solo), en el cual el peso es escaso y está dispuesto de modo que apenas embaraza para su transporte.

Dicho material comprende: una cama sin sommier ni colchón, y, por tanto, de elasticidad extrema, gracias a una suspensión especial; una tienda y una envuelta impermeabilizada que encierra el todo y se fija sobre uno de los estribos cuando el campamento se halla desmontado.

La cama, para dos personas, no tiene más que un solo pie, pero se halla además sostenida con cuerdas; la ausencia del sommier y del colchón es causa de que sea muy higiénica, al propio tiempo que extremadamente ligera, pues, en efecto, sólo pesa nueve kilogramos para dos personas, 18 para cuatro, etc. Cama y tienda presentan, además, la ventaja de poder ser armadas en cinco minutos y adaptadas a cualquier automóvil sin necesidad de modificar éste en lo más mínimo.

Un material completo para cobijar, y que en

él puedan dormir ocho personas, no pesa más de 6.800 kilogramos por individuo (cama, tienda y envuelta) y puede ser encerrado en dos envueltas de tela impermeabilizada que, colocadas una sobre cada estribo, no ocupan más de un centímetro cuadrado de superficie útil, y no entorpecen ni aumentan sensiblemente el peso de carga del automóvil.

La cama y la tienda, al instalarse, se colocan elevadas sobre el suelo. La tienda ofrece la particularidad de que consta de dos partes: la cama y un cuarto, que puede servir para asilo o para cocina, etc.

## FRANCIA Y ESPAÑA

### Interesantes manifestaciones del rey de España

Le Petit Journal, de París, ha publicado una entrevista celebrada con D. Alfonso XIII por uno de los colaboradores del periódico francés.

Al hacer referencia al tema de Marruecos, manifestó el Monarca que no ignora detalle alguno de la eficaz labor realizada por Liautey, de quien conserva afectuosos recuerdos y a quien llama amigo.

«Ya conozco—añadió—las excitaciones de ambas Presencias y la necesidad de conservar y aumentar las simpatías entre España y Francia. Durante la guerra, España no podía desempeñar más papel que el que le correspondía. Si Francia me atribuyese buenas intenciones con respecto a ella, crea que esa misma intención es la de mi pueblo: la una refleja la otra.

Soy un rey—añadió— eminentemente constitucional, y en un régimen semejante, el rey y el pueblo forman un todo.

La situación de los neutrales era difícil. Se nos hace responsables de la propaganda entre nosotros de una de las naciones beligerantes. Había en nuestro país súbditos de todas las nacionalidades. ¿Cómo podrá España responder de actos que le son ajenos? No hice cuanto pude, principalmente en 1914. A cambio de esta actitud, no pedimos, con respecto a Marruecos, más que el «statu quo».

Al responder a una pregunta sobre la cuestión catalana, dijo el soberano:

«Cataluña tiene ciertos derechos indiscutibles, y no le rogameos nada en la administración. También hacen bien en defender su lengua. El resto corresponde resolverlo al Gobierno y al Parlamento.»

Terminó D. Alfonso diciendo que él era el primero en defender el proyecto del nuevo ferrocarril de la frontera francesa a Algeiras, que situará a Fez a treinta y tres horas.

## Los futuros aviones

### La navegación aérea

Mister Oraham White, el conocido aviador y constructor de aeroplanos, en una conferencia dada ante la Sociedad Aeronáutica Británica de Londres, dijo que, en su opinión, pronto será posible volar a 200 y aun a 300 millas por hora. Dijo que el sistema de servicios aéreos expresos de ida y vuelta entre ciudades tan separadas como Londres y Glasgow será posible en breve, y que no está lejano el día en que se podrá cenar una noche en Nueva York y la siguiente en Londres.

Para esto son necesarios aparatos que no corran riesgo por causa de los temporales, construidos para los huracanes y los aguaceros y dotados de sistemas adecuados multimotores. El verdadero enemigo es la niebla, pero en una ruta aérea debidamente organizada no debe existir durante tiempo nebuloso peligro alguno al ascender a la atmósfera despejada.

## LA ACTUALIDAD POLITICA

### O HERRAR, O QUITAR EL BANCO

Nada de lo que pasa nos sorprende, y es necesario decirlo y repetirlo un día y otro día: todo, absolutamente todo lo que está ocurriendo, son las consecuencias lógicas y fatales, irremediables, de la conducta seguida hasta aquí. ¡Hasta hace pocas horas! Porque ni siquiera la ejemplaridad de estos instantes luctuosos, de estos trágicos momentos, han traído la enmienda. Como si nada dijese a nuestra razón y a nuestra conciencia la multiplicidad de problemas apremiantes que nos rodean, seguimos perdiendo el tiempo discutiendo, hablando por los codos, yéndonos por las ramas, saliendo del paso con palabras, palabras y palabras.

¿Cuántos años llevamos de problema catalán?

Diez y ocho, veinte... Pues bien, seguimos dándole preferencia, seguimos ocupándonos de él; más aún, seguimos tolerando que se interponga sobre todos los demás problemas, a sabiendas de que no es, de que no puede ser la autonomía de Cataluña la panacea que cure los males sin cuento y sin medida que nos afligen.

Y ocupándonos de Cataluña hemos dejado o hemos dado de lado al problema primordial, no sólo en aquella región, sino en España entera: el magno problema obrero, agravado por el no menos magno de la carestía de la vida.

La realidad es más fuerte siempre que las habilidades políticas, y la realidad ha venido a responder, y bien elocuentemente por cierto, a todos esos discursos, a todas esas teorías manidas, a todo ese apostolado ridículo del Sr. Cambó.

¿Es que hace falta algo más que esto, algo más de lo que la realidad ha puesto ante nuestros ojos, para considerar fuera de lugar y de tiempo esa política de plataforma y de exigencias del Sr. Cambó?

Y dicho esto, es preciso condenar también la actitud de casi todos los jefes de partido y de partidillos que, en la sesión de ayer y ante la enorme gravedad de las circunstancias, no supieron atemperar su conducta, dejando para tiempo más oportuno las discusiones del bizantinismo político.

España entera, después de leer lo ocurrido ayer en la sesión del Congreso, exclamará lo mismo que el conde de Romanones.

Sólo una voz se nos antojó, sincera y honrada, la del Sr. Pedregal, cuando decía que es necesario derribar de una vez al Gobierno o de prestarle una ayuda sincera y eficaz, para que apruebe los presupuestos y haga frente a la situación gravísima por que atravesamos.

Es verdad. Si se cree incapaz a estos gobernantes debe decirse. Si se les cree necesarios, es urgente ayudarles para bien de España y del orden.

Todo lo demás es política y política de mala ley.

El pueblo español reclama ya algo definitivo y estable; una labor ordenada y beneficiosa para sus intereses ministeriales y para su tranquilidad moral.

No podemos seguir ni un día más así al margen de todos los problemas y medios de hoz y de coz y en la anarquía de los de arriba, de los de abajo y de los de en medio.

## ATENTADOS EN MUNICH

### El presidente del Consejo, asesinado

#### Un diputado muerto y varios heridos

NAUEN, 21. — El presidente del Consejo de ministros bávaro, Eisner, fué muerto de dos tiros en la cabeza por el estudiante conde de Argo Vailey, el día 21, a las diez y cuarto de la mañana, al dirigirse a pie al edificio de la Dieta.

El asesino fué detenido y fusilado más tarde por marineros.

Resultó herido el ministro Unterleintner, el ministro Auer.

Según otra versión, no confirmada aún, resultaron muertos también Unterleintner y el que acompañaba a Eisner.

La sesión de la Dieta bávara, que estaba reunida por primera vez, fué aplazada.

Eisner tenía cincuenta y dos años. Nació en Berlín. Después de estudiar Filosofía y Germanismo, fué redactor del *Frankfurter Zeitung*, pasado después a periódicos social-demócratas. Pertenecía durante largo tiempo al *Worwerts*.

\*\*\*

BASILEA, 22. — Comunican de Munich que cuando, durante la sesión del Landtag, el ministro Auer condenaba enérgicamente el atentado contra Eisner, de una tribuna partieron varios disparos, que causaron gran pánico entre los diputados.

Auer fué herido en el lado izquierdo, y otra bala mató al diputado Osel, del partido popular bávaro. Los funcionarios están también heridos gravemente.

La sesión fué levantada, y el Palacio del Landtag está guardado militarmente.

## TROFEOS DE LA GUERRA



Cañones tomados a los alemanes por el ejército belga, expuestos en la plaza de Etterbeek (Bruselas)



estándarte ofrecido por el Capitulo de Caballeros de la Orden de Calatrava.

Vacante

Se anuncia una vacante de capitán del Cuerpo de Estado Mayor en el Depósito de la Guerra.

Nombramiento

Se nombra auxiliar de almacenes de tercera clase del Personal del Material de Artillería al brigada D. Telesforo Adrados

El picaresco Manzanares

Los sempiternos burladores de las cosas; los humoristas de más fama y los ingenios satíricos que han sido y son en la villa y corte; los copleros y rimadores de estrofas más o menos galanas, todos, en fin, cuantos forman en las filas donde se combate con la pluma, dedicaron líneas y más líneas, unas severas y doctrinales, otras humoristas y jocosas, al más prodigioso burlón que vieron los siglos: al madrileñísimo río Manzanares.

Acuélos no le daban importancia; éstos tampoco, y entre las bromas de los unos y las veras de los otros quedó ante el mundo con el dictado de aprendiz de río.

Pero el bueno, el sencillo, el inocente y pacífico Manzanares, quiso reirse de las aseveraciones doctrinales y mofarse de las burlas humorísticas, y he aquí que un día apareció muy de mañana pimpante y majestuoso, mostrando con orgullo a los ribereños un caudal de agua inusitado.

Y hubo un gran revuelo, que hasta las autoridades tomaron cartas en el asunto, adivinando el peligro de que la fanfarria del que siempre fué modesto pudiera producir daño a los confiados; pero nada pasó.

Después de aquella revancha, que más que su amor propio, su genio regocijado le hizo tomarse de los que hicieron de él burla y mofa, volvió poco a poco a su cauce natural, a ser el que siempre fué, un aprendiz de río, pero un aprendiz, aunque pequeño de cuerpo, grande de alma, pleno de ingenio y gracejo y frívolo y simpático como un abate poeta de los tiempos pasados.

El río Manzanares es, ante todo y sobre todo, una página de novela picaresca, que sólo saben leer aquellos completamente identificados con la villa y corte. El sabe de aventuras galantes; de decir, y piropeos que los majos y chisperos del Avapiés y del Barquillo decían a las manolitas, mientras desplegaban sus airosas capas para que sobre ellas posaran los diminutos pies las madreleñas de rumbos; de tonadillas, jácara y coplas, en las que el ingenio popular se ponía de manifiesto, y de la alegría sana, ruidosa y cascabelera de las romerías aquellas en que D. Ramón de la Cruz se inspiraba para sus sainetes, y D. Francisco de Goya tomaba apuntes para sus inmortales lienzos; de todo esto y mucho más que no expongo por no hacer más extenso este comentario, por lo cual yo calculo que, con tanto saber, bien puede dársele el título de maestro, sin que ello cause ofensa a los maese Reparos que nunca faltan para amargarnos la existencia con sus pesimismo.

Yo también quiero ofrendarte con mis líneas — ¡oh picaresco Manzanares, pequeño de cuerpo y grande de espíritu! —; acéptalas porque te las dedica de todo corazón un paisano tuyo,

JOSE PONTES BAÑOS

NOTICIAS

A las once de la mañana de hoy, con numeroso acompañamiento, se ha verificado el entierro de la respetable señora doña María de la Concepción Crespo y Fernández, esposa del acreditado comerciante de esta corte D. Nicario Real.

Era la finada madre amatantísima y muy estimada por su carácter bondadoso y afable. Enviamos la expresión de nuestro pésame más sentido a su viudo y a sus hijos Rosario, Concepción, Teresa y José de Real y demás familia.

CATASTROFE FERROVIARIA

Nueve viajeros heridos

El tren correo de Asturias núm. 27, que sale de esta corte a las seis y diez minutos de la tarde, a la salida del túnel de Navalperal, ha descarrilado en las proximidades del kilómetro núm. 107.

La máquina y los vagones del-nteros, que quedaron completamente fuera de la vía, no llegaron a volcar.

A consecuencia del accidente, han resultado heridos los siguientes viajeros: De primer: D. Luis Jiménez, D. Fernando Ledesma y D. Víctor Lillo; D. Angel Rivas y su esposa, y doña Leonor García, que vi jaban en coche-cama; de segunda, D. Pedro Valdés, y de tercera, D. Luis Gutiérrez, D. César Miró, y el Agente revisor de la compañía don Felipe Varela.

Afortunadamente, las lesiones que padecen los citados viajeros son de escasa importancia.

Tan pronto como en Madrid y Avila se tuvo noticia del descarrilamiento, se dispuso en las respectivas estaciones la inmediata salida de trenes de auxilio. El de Avila recogió a los nueve heridos, como asimismo al resto de los viajeros que iban en el tren descarrilado. El tren que salió de Madrid, conducía el material y personal necesarios para volver a la vía el tren y dejar franco el rail.

ATENEO DE MADRID

Audición rapsódica por D. Bartolomé Soler

Anoche, a las diez de la misma, se verificó en el salón de Actos del Ateneo de esta corte la anunciada «Audición rapsódica», en la cual el notable actor don Bartolomé Soler dió lectura a bellísimas e inspiradas poesías de diversos autores.

El local se hallaba totalmente ocupado de un público selectísimo, en el que abundaban bellas y elegantes damas y escritores, literatos y periodistas.

El notable escritor Diego San José leyó unas inspiradas cartillas, escritas en el galano estilo de este literato, que fueron muy aplaudidas.

Bartolomé Soler recitó, en la primera parte, la «Sonatina», de Rubén Darío; «Embargo», de Gabriel y Galán; el «Poema de los ciegos», de Fernández Ardavin, y la «Marcha triunfal», de Rubén; dando lectura a la composición «La vaca ciega», de Maragall, traducida por Marquina.

En la segunda parte nos hizo oír las siguientes composiciones:

«Nocturno», de José Asunción Silva; «El Mercenario», de Diego San José; la «Marcha heroica», de Bernardo Jambriña; «A Delfos», de Manuel Machado, y «Motivos del Cobo», de Rubén.

A petición del público, y como homenaje a la memoria de Joaquín Dicenta, y por ser ayer el tercer aniversario de su muerte, recitó Bartolomé Soler un fragmento de un drama del insigne dramaturgo.

El recitador, que posee un temperamento de artista, quizá demasiado impresionable, causó gran sensación en el auditorio, que ovacionó constantemente a Soler, especialmente en el «Poema de los ciegos», la «Marcha heroica», y, sobre todo, en «Embargo», de Gabriel y Galán, donde la ovación fué clamorosa. El acto terminó cerca de las doce.

Noticias teatrales

REAL

Hoy sábado se verificará el debut del célebre tenor Humberto Macnez, que tanto éxito obtuvo en anteriores actuaciones en este teatro.

Para su debut se pondrá en escena la ópera «Manón», con la novedad de encargarse de la parte de soprano, por primera vez en Madrid la eminente Ofelia Nieto.

Se preparan con gran actividad los ensayos de «Orfeo» y de «Don Carlos», ópera esta última con la que debutará el célebre baritono Carlos Galeffi.

Ambas óperas se representarán durante la próxima semana.

CENTRO

Compañía de Francisco Morano

Mañana sábado dos grandes funciones: A las seis de la tarde, primera representación de la comedia en tres actos, de los señores Mario y Santobal, «Los gansos del Capitulo». Por la noche, a las diez en punto, reposición de la comedia dramática en tres actos, original de M. Octavio y Mirveau, adaptación española de D. Carlos Batlle, estrenada con extraordinario éxito en el teatro de la Princesa por el eminente actor Francisco Morano, titulada «El negocio... es el negocio».

«El negocio... es el negocio... sont los affaires», con el siguiente reparto: Isidoro Lechat (hombre de negocios), Francisco Morano; Germana Lechat (su hija), Amparo F. Villegas; Enrique (su mujer), Elena Rodríguez; Amalia (criada), Patrocino Rico; Luciano Garrat (secretario del señor Lechat), Juan Aguado; el marqués de Porcellet, Víctor Pastor; Javier Lechat, Marcial Morano; Finck (ingeniero), Nicolás Perchicot; el vizconde de Pontanelle (administrador), Ernesto Alvarez; Grungh (ingeniero), Manuel Martín Vara; un criado, Fernando Porredón (hijo).

En la próxima semana estreno del drama íntimo en tres actos, de los Sres. Maristany y Golobardas, titulado «La comedia del honor».

Mañana domingo se darán dos magníficas funciones, a las seis de la tarde y a las diez de la noche, representándose en ambas funciones el magnífico drama «El negocio es el negocio», de cuyo protagonista hace Francisco Morano una de sus más geniales creaciones, siendo clamorosamente ovacionado.

Muy en breve, estreno del drama íntimo «La comedia del honor», obra en la que obtiene Morano un gran triunfo personal.

ESLAVA

Hoy domingo, a las cinco y media de la tarde, el divertidísimo juguete en tres actos, adaptación de Martínez Sierra, titulado «Julietta y Francisca», maravillosa creación cómica de Catalina Bárcena. A las diez y media de la noche, la farsa norteamericana, versión castellana de Cadenas y Sinibaldo Gutiérrez, titulada «Un contrato leonino».

INFANTA ISABEL

Pasado mañana lunes, por primera vez en función de noche, la nueva comedia de Pablo Parellada «¿Tienen razón las mujeres?», y por la tarde (a precios de sección doble), «El día del juicio» y «Un drama de Calderón».

CIRCO DE PRICE

(La catedral de las variedades)

El debut de los celeberrimos clowns Navas y Athos ha sido el complemento del monumental programa de atracciones de esta catedral. Bien podemos afirmar que jamás se vió en Madrid un programa de la importancia de este, donde todos los números de circo, como las atracciones, son de extraordinaria importancia. Mañana domingo, tres grandes funciones a las cuatro y media, seis y media y diez y media.

Compañía Madrileña de Urbanización

Table with 3 columns: Description of urbanization projects, quantity, and price. Includes items like 'Cuatro Caminos a Bellas Vistas', 'Bellas Vistas a Plaza de Toros', etc.

LA BOLSA

Table of stock market values and interest rates. Columns include 'VALORES Y GIROS', 'Día 19', and 'Día 20'. Lists various securities like '4 por 100 Interior', 'Obligaciones Tesoro', and 'Acciones'.

perturbarnos «el dulce far niente», que si los agricultores se anarquizan en toda la tierra de María Santísima.

Y aquí, la Bolsa, como tiene «perras», tan escéptica, responde a esos lechuzcos presagios con un encogimiento de omoplatos y una sonrisa espartana (no «espartaca»), colgando con el mismo desdén que si el Ilustre Cojuelo hubiera lanzado su temido jalea jacta est! (o ¡jaleat-estaca!).

El cambio estrafalario baja que es un placer: ¡ni en toboggan va más rápido!

Espectáculos públicos

EL CARTEL PARA MAÑANA

REAL.—A las cinco, Madama Butterfly. ESPAÑOL.—A las cuatro, (popular a precios populares), Don Alvaro o la fuerza del sino. — A las seis y media, La Pata de Cabra. — A las diez, (popular a precios populares), Manos blancas.

PRINCESA.—A las cinco de la tarde, La Calumniada — A las nueve y tres cuartos, función popular, a mitad de precios, La Calumniada.

LARA.—A las cuatro, Cobardías (éxito inmenso). — A las seis y cuarto, Jarabe de pico, La casa de los Milagros y Pastora Imperio. — A las diez, Cobardías, (éxito inmenso) y fin de fiesta, Pastora Imperio.

INFANTA ISABEL.—A las cuatro (doble), De pesca y Un drama de Calderón. — A las seis y cuarto, ¿Tienen razón las mujeres? — A las diez y cuarto, (doble), El día del juicio y Un drama de Calderón.

CENTRO.—A las seis, El negocio... es el negocio. — A las diez, El negocio... es el negocio.

COMEDIA.—A las cinco, El último pecado. — A las diez y cuarto (popular), La venganza de Don Mendo.

REINA VICTORIA.—A las seis, Los alegres maridos de Ximén. — A las seis y media, La mujer artificial. — A las diez y media, La mujer artificial.

COMICO.—A las cuatro, Los campesinos y Alma de Dios. — A las seis y media, Muñecos de trapo (dos actos) y La romántica. — A las diez y cuarto, (La romántica y Muñecos de trapo y La romántica.

ESLAVA.—A las cinco y media, Julieta y Francisca. — A las diez y media, Un contrato leonino.

APOLO.—A las cuatro, Trianeras — A las seis y cuarto, De rodillas y a tus pies, y Trianeras. — A las diez y media, Trianeras.

MARTIN.—A las cuatro, Perico de Aranjuez. A las cinco, Reyes la Jerezana. — A las seis y media (doble especial), La Banda de Trompetas y El camino de Santiago. — A las diez y cuarto (doble especial, El camino de Santiago y Reyes la jerezana.

NOVEDADES.—A las cuatro, Los hombres de bien. — A las cinco, El santo de la Isidra — A las seis y cuarto, (doble) El nido del principal y el cotarro nacional. — A las nueve y cuarto, El sultán de la Persia. — A las diez y media, El rey de la banca y El cotarro nacional.

CIRCO DE PRICE.—(Catedral de las variedades). — A las cinco media y diez y media, colosal programa de atracciones, por la incomparable troupe Los Perezoff; la troupe china, Los See-Hee; Cole de Losse; Trio Lara; La Faraonica; Alondra; Los Araluz; Matilde Lara y los graciosísimos clowns, Navas y Athos. — El mejor espectáculo de Madrid. — (Butaca, 1,50 y general, 0,50).

CINE GRAN VIA (Plaza del Callao). — Grandiosas secciones con programas variados y de novedad. — El lunes estreno de la serie Blanco trágico. Butaca, 0,50; general, 0,20.

Líneas de la Compañía Eléctrica Madrileña de Tracción

Table with 3 columns: Line name, number of discs, and route. Includes lines like 'Argüelles-Chamberi-Carrera-Atocha-Norte', 'Plaza de Olavide-Carrera-Atocha-Embajadores-Norte', etc.

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, MÉJICO

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-York.

LINEA DE CUBA-MÉJICO

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 Sabanita, Curacao, Puerto Cabello, y La Guayra, Puerto Rico, Canarias, Cádiz y Canarias.

LINEA DE FERNANDO PÓO

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 Rio Janeiro, Montevideo y Buenos 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 Transatlántica 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

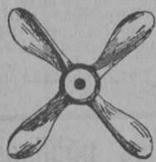
Oficina en Londres: 32, Victoria Street. S.W.—Constructores de buques de todas clases tanto de guerra como mercantes, máquinas minas, blindajes, artillería de todos calibres para Ejército y Marina, cañones de tiro rápido de los sistemas Vickers, Maxim, etc., ametralladoras y municiones.—Fábrica que posee esta Compañía: Astilleros de Barrow-in-Furnes (antes Naval Construction and Armaments Co. Ltd. at Assrow-in-Furnes); fábrica de aceros, cañones y blindaje de Scheffeld (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 fá-

brica en North Knot, para proyectiles; polígonos de Eskmeall y Eynsford.—Buques de guerra construidos en los Astilleros de di-Furnes: «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; «Mikasá», 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 chino (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; «Sentinel» y «Skinus cher», 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.º, Ltd

(Antes HOLZAPFELS LTD)



Marca registrada

**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 antirrustosa que exista — Está usada por 11 Gobiernos y más de seiscientos Empresas marítimas y casas navieras

FABRICANTES DE LOS ESMALTES Y CONOCIDAS PINTURAS PREPARADAS "LOGALINE"

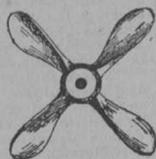
PATENTES AL COBRE PARA FONDOS

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, Copenhage, Nueva York y Odessa (Rusia)

Agencias y depósitos en todos los puertos donde hay dique



Marca registrada



**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.º, Rambla de Santa Mónica, 18.  
Madrid: Don Pedro Ramognino, Calle de Alcalá, núm. 47.

## 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.

**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 participante por los negocios realizados.

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

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

## IBARRA Y COMPAÑIA

### SEVILLA

#### VAPORES DE LA COMPAÑIA

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

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

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

### VAPORES CORREOS TRASATLANTICOS

DE

## 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.  
VALBANER..... 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, etc. Las secundarias del litoral de Cuba y Puerto Rico, New Orleans y Galveston.

Este servicio lo practican los vapores correo:

MIGUEL M. PINILLOS..... de 4.500 toneladas.  
CONDE WIERFDO..... de 4.500 id.  
MARTIN SAENZ..... de 5.500 id.  
PILOX..... de 6.000 id.  
ATALINA..... de 8.000 id.



**Azopardo & Ca**  
Comisario de Embarques  
Aduanas y Fletamientos  
Cadiz (ESPAÑA)

## ZABALA Y ARANA

### MALAGA

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

**Dirección telegráfica: ARABALA**

## MANUFACTURA MECÁNICA EIBARRES

Escopetas finas de Caza y Tiro pichón



### Victor Sarasqueta

EÍBAR (GUIPÚZCOA)  
PROVEEDOR DE LA REAL CASA  
Premio de Honor en la Exposición de Buenos Aires

## 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: Anstosca-Pertusola  
Teléfono: 228-276-Spezia

**TALLERES MECÁNICOS Y FUNDICIÓN:**

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

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

## LA MEJOR MAQUINA PARA ESCRIBIR

Usad para escribir limpio la máquina

# YOST

No tiene cinta



Comparad la escritura de la máquina

# YOST

con todas las demás

**Casa central: Calle del Barquillo, núm. 4.—Madrid**

## 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.**