

DIARIO DE LA MARINA

PERIÓDICO INDEPENDIENTE

AÑO LI

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

Madrid 22 de agosto de 1919

= = DOS EDICIONES DIARIAS = =

NUM. 15.437

ANTE EL NUEVO PRESUPUESTO

Lo que hace y lo que piensa hacer el conde de Bugallal

Comentábase en la mesa de la Redacción el tema palpitante. Cierva, ese Don Juan, ridículo de la política contemporánea, tenía puesto el cuadro al Gobierno y amenazaba con su destrucción... Opiniones, anatemas, cuchufletas, y, sobre todo y ante todo, paradojas, muchas paradojas.

Pero de pronto habló el sentido común, la verdad, la sinceridad y la justicia, y el fuego graneado de la maledicencia y la chacota calló para oír.

Como en la frase bíblica, pudo decirse, en lugar de «y se hizo la luz», se hizo la seriedad.

Y habló un compañero ensalzando a Bugallal, al nuevo entonces ministro de Hacienda. Fué un retrato magnífico hecho rápidamente; pero con una seguridad de trazos y una fibra sin par.

Se veía al hombre y se adivinaba su espíritu.

Y allí quedó, en la mesa de la Redacción, hecha la autopsia moral, mental y física del conde.

Eugenio López Aydllo, no hay por qué decirlo, hizo justicia a este hombre público, sobre el cual gravitan hoy los más hondos y complejos problemas de España.

Yo seguí con gran interés el diseño, y a mis observaciones propias y a mis ideas sobre el talento y el valor de Bugallal, uní las suyas, que me parecieron muy justas y acertadas.

Hoy la casualidad hace que el conde de Bugallal sea de nuevo tema periodístico y que sea también Aydllo el que me brinde, en una conversación amena e interesantísima, las primicias de un trabajo que verá la luz en un gran rotativo de la noche, hablando, autorizado por el actual ministro de Hacienda, de sus proyectos y de sus planes.

¿Cuál es nuestra situación económica? ¿Cuáles sus problemas fundamentales? ¿Cómo proyectará el conde de Bugallal estos problemas en el futuro presupuesto?

El ministro de Hacienda cree que no corresponde a él solo la iniciativa de un presupuesto, y que éste depende, tanto de él como de las reformas y orientaciones de sus compañeros de Gabinete.

Esto respecto a los gastos. Respecto a los ingresos, que entran de lleno en mi jurisdicción, requiere la adopción de un plan.

Todos los ministros de Hacienda hemos enfocado la cuestión fijándonos en la mejora de la situación de los impuestos; pero, sin duda ninguna, lo que se refiere a la recaudación es lo que debe estudiarse. Yo pienso acometer, con la ayuda eficaz y valiosa del personal técnico, esta magna labor. Es preciso hacer más eficaz el rendimiento de los tributos. Con este fin tenemos ya en estudio cuanto afecta al sistema de recaudación.

El aspecto de este problema es muy delicado; hay provincias en que por el actual sistema de recaudación llega a percibirse casi la suma total de las cifras de la cantidad presupuestada; en cambio, hay provincias en las cuales apenas se recauda.

Resuelto esto buscaré medidas adecuadas para intensificar los tributos. Sobre éstos nada puedo adelantar.

Viene detrás el problema de las Haciendas locales. Yo me propongo revisar todos los estudios hechos sobre tan ardua e intrincada materia, adelantando, desde luego, que soy de los que tienen una plena convicción de que los Ayuntamientos no pueden tener la plenitud de su vida económica con el régimen actual, y mucho menos ahora que

la guerra europea ha traído consecuencias que reclaman trascendentales cambios...

A propósito de la guerra europea, el ministro habló de nuestras posibilidades de esta manera:

«El creciente desarrollo nacional es patente, aunque vaya con mayor lentitud de la que todos deseáramos.

A mi juicio, el problema tributario consiste en saber hermanar la justicia con el provecho, para lo cual hay que operar, como ya se propuso en las Cortes, sobre los impuestos indirectos, pero sin olvidar en absoluto los directos.

Hoy por hoy no se pueden concretar las soluciones.

Las riquezas creadas, por ejemplo, por la guerra europea atraen la atención de las gentes y han sido objeto de muchos proyectos; pero ya no bastan medidas parciales.

Los españoles nos aterraron ante todo impuesto nuevo y en las Cortes todo proyecto nuevo que establezca un nuevo impuesto produce verdadero pánico, prefiriéndose a aceptarlos que se aumenten los antiguos.

No hay que olvidar tampoco con cuánta facilidad se acuerdan en el Parlamento los aumentos de gastos. Yo he dicho muchas veces en el Congreso que el presupuesto del año 15 nos bastaría si hubiésemos introducido en él los indispensables refuerzos en los ingresos al compás del aumento de gastos. Por no haberse hecho así el actual presupuesto, es decir, el del año 15, no es aquel presupuesto, y de aquí el enorme déficit que sufrimos.

La fórmula votada no corrige en modo alguno este mal, ya que en ella sólo se consignan nuevos gastos.

¿Manera de resolver nuestro problema económico? Yo sólo veo uno; el que se haga una obra nacional, no una obra de grupos ni de fracciones, sino una obra en la cual colaborasen todos los factores políticos. Esta inteligencia es precisa, urgente, imprescindible, porque los momentos por que atravesamos no sólo son graves, sino decisivos para nuestra vida y para nuestra patria.

Si se llegara a un acuerdo podría hacerse un presupuesto cuya vigencia sustancial alcanzase un plazo de cinco o diez años, y esto sería de una trascendencia enorme.

Fieles a esta idea, nosotros nos limitaremos a hacer una ponencia que contenga los puntos fundamentales dejando lo demás, después, claro está, de exponer el nuestro, tal criterio y al patriotismo de los representantes del país en el Parlamento.»

Basta leer lo que antecede para darse cuenta del talento del conde de Bugallal. Acostumbrados a las fantásticas lucubraciones numéricas de nuestros hacendistas (sic) estas sobrias palabras del ministro actual, tal vez se les antojen a algunos oscuras, mejor dicho, sin brillantez. Pero es que el conde de Bugallal prefiere, y nosotros con él, sacrificar el oropel y los éxitos de imaginación, tan fáciles a cualquier palabrero, para fijarse escuetamente en las realidades.

Y la realidad es la que se toca y se masca en su diseño económico en toda su magnitud y en toda su gravedad.

Esperemos confiados que una vez más el talento y la honradez de este hombre triunfe de los que hacen de la política, cuando no escabel para medrar, tablado de exhibición o escaleras de caracol para subir desde los pisos más altos a la torre del edificio del Estado.

Pa mí, ciudadano activo y comentarista, ¡ay!, siempre maldiciente, con razón ¡que es lo triste!, de nuestras marionetas políticas, el conde de Bugallal se me

aparece como una esperanza, como la única esperanza en este gran naufragio nacional.

ALEJANDRO BER

GRAVE CONFLICTO

Los marinos maerentes en huelga

BARCELONA, 21.—Por gestiones del capitán general, esta mañana se celebró en la Asociación de Navieros una entrevista entre los armadores señores Dómine y Bono y los presidentes de las Asociaciones de capitanes, pilotos y maquinistas navales, para tratar de la petición de aumento de sueldo formulada por los últimos.

Los navieros contestaron al personal de mar que no accedían a aumentar en un solo céntimo los sueldos que actualmente disfrutaban, si bien ofrecían para fin de año un beneficio sobre las ganancias obtenidas.

Terminada la entrevista, marinos y navieros trasladáronse por separado a la Capitanía general, para dar cuenta al Sr. Miláns del Bosch de lo tratado.

Esta tarde se reunieron los capitanes, pilotos y maquinistas navales en sus respectivas Sociedades, acordando que el personal desembarque esta misma noche de los buques.

Han empezado los marinos a saltar a tierra.

Se cree que mañana quedará planteada la huelga general.

Transporte japonés naufragado

Numerosas víctimas

LONDRES, 21.—El transporte japonés «Shyiki Maru» chocó contra un escollo el día 15 de agosto; se fué a pique al Sur de Tanegashima.

El choque fué espantoso, y causó en el buque una tremenda vía de agua.

Entre los pasajeros se originó indescriptible alarma, causa de que muchas personas pereciesen aplastadas.

A pesar de los esfuerzos del capitán del buque y de la tripulación, no se reanoraron los ánimos, lo que aumentó las proporciones de la catástrofe.

Van contadas ciento diez víctimas, entre muertos y desaparecidos.

De aviación

«Raíd» París-Bruselas

PARIS 21.—Los aviadores portugueses capitán Souza y teniente Portella hicieron el «raíd» París-Bruselas en una hora y treinta y ocho minutos, en un aparato Breguet adquirido por Portugal.

MEMORIAS DE LA GUERRA

Las quejas del almirante von Tirpitz

AMSTERDAM, 21.—El periódico *Nieuwe Courant* publica un extracto de las Memorias del almirante von Tirpitz.

Las Memorias encierran una larga colección de quejas sobre la impotencia, la falta total de influencia y el aislamiento en que se encuentra el almirante.

En la primera carta que Tirpitz escribió el día 25 de agosto de 1915 desde el Gran Cuartel General, dice:

«El mundo entero está contra nosotros: debemos sostenernos hasta el fin, como la única posibilidad de conservar nuestra situación en el mundo.»

Al día siguiente escribe:

«El ultimátum del Japón ha destruido veinte años de esfuerzos y de trabajos. Hoy he conferenciado durante una hora con Bethmann y Jagow. He hecho todo lo posible para inspirarles valor. Después he almorzado con el kaiser. Estaba muy satisfecho de las noticias recibidas del frente. No he necesitado tranquilizarle. Ve claro y justo. Pero si Bethmann no hubiera surgido durante sus últimos años, todo marcharía mucho mejor. Me he guardado muy bien de hablarle mal de Bethmann, puesto que sabe lo que pienso de él.»

De otra carta, fechada en Coblenza el día 20 de agosto:

«Nuevamente he sostenido una larga conversación con el pobre Bethmann y con Jagow. Bethmann no vive más que dentro de concepciones continentales, y no ve más que por ellas. No puedo comprender que nos es imposible subsistir como potencia exclusivamente continental.»

Tres semanas después de la declaración de la guerra, Tirpitz empieza a lamentar que los acontecimientos hayan ido tan adelante.

«Hubiera deseado—escribe—no haber vivido jamás, no haber visto nunca esta guerra. No me puedo explicar cómo no hemos hallado un «modus vivendi» con Rusia. ¿Podremos romper la red que la pérdida Albión ha tendido alrededor de nosotros?»

Dos días después, Tirpitz lamenta que Alemania no tenga una flota:

«A pesar de todos los rumores de victoria que llegan a nosotros, no debemos regocijarnos, y espero que la Prensa se calmará.»

Hasta ahora no se ha adoptado ninguna decisión. Inglaterra ha estado

siempre contra nosotros desde Sedan. Si hubiéramos apresurado la construcción de nuestra flota, Inglaterra no se hubiera comprometido en la guerra.

Si no somos completamente vencidos, debemos construir una verdadera flota, único medio de dar salida a nuestra exportación y a nuestra industria. Tiemblo por Alemania.»

Al día siguiente profiere nuevas quejas:

«El Ejército ha conseguido triunfos brillantes; la flota, ni uno solo. Resultado, que después de veinte años de esfuerzos incesantes me coloca en una espantosa situación. Nadie es capaz de comprenderlo.»

A continuación comenta una batalla, durante la cual las tropas alemanas se encontraron frente a frente de dos divisiones inglesas:

«¡Que Dios extermine a esos redomados canallas, que, empujados por su sed de oro y por su imperialismo, han emprendido este incendio formidable en la Europa civilizada! ¿Qué puedo hacer yo? Poca cosa; y, a pesar de todas nuestras victorias, vivo en una eterna pesadilla. ¡Señor, ayúdame, porque llega la época en que se me señalará con el dedo!»

Tirpitz temía que la flota alemana quedara bloqueada en la bahía de Heligoland.

«Soy contrario a la inacción de nuestra flota, y no puedo compartir la opinión de Pohl de Muller, de Bethmann y del kaiser. En Alemania no se estima en lo que vale la tenacidad inglesa.»

El día 29 de agosto Tirpitz escribe:

«Gran número de personas fían en mí, que tan poco puedo.»

El 30 de agosto critica la táctica desplegada por la flota durante el combate naval librado por los ingleses ante Heligoland:

«No he podido convencer al kaiser. Sin duda está predispuerto contra mí. Pero tengo la convicción de que poseo más razón en la punta de un dedo que Pohl en todo su cerebro. Bethmann trabaja con Pohl para la pérdida de nuestra flota. Toda la banda de diplomáticos quieren venderla a Inglaterra después de la guerra. Aquí está todo el misterio.»

El 3 de septiembre Tirpitz escribe a su mujer:

«Ingenohl (que fué comandante en jefe de la flota de alta mar) comparte la opinión del kaiser: no quiere que la flota se arriesgue. Dejarán pasar todo el invierno y quizá esperarán hasta el fin de la guerra.»

Información de Marina

Firma del rey

Han sido firmados por Su Majestad los siguientes decretos:

Ascendiendo a sus inmediatos empleos al capitán de fragata D. José González González, capitán de corbeta D. Tomás Galvar y Sancho, teniente de navío don Wenceslao Benítez y alférez de navío D. Salvador Bausá.

Idem id., a los tenientes de navío de la escala de tierra D. Ramón Fossi, don Joaquín Reig y D. Juan Bautista Bo ver.

Resoluciones de personal

Ingenieros.—Se señala antigüedad en sus nuevos empleos al general de división D. Ambrosio Montero y al de brigada D. Antonio del Castillo y Ayala.

Nómbrase jefe del primer negociado de la Jefatura de Construcciones navales al coronel D. José Quintana y Tinoco.

Idem vocal de la Comisión inspectora del Arsenal del Ferrol y jefe interino del ramo de ingenieros al teniente coronel D. Alfredo Cal Diaz.

Cuerpo administrativo. Concédense dos meses de licencia, por enfermo, al contador de fragata D. Luis Alonso y Vigil.

Cuerpo eclesiástico.—Embarca en el «Giralda», durante las prácticas de los aspirantes, el primer capellán, D. José Corderos.

Cruces.—Se traslada Real orden de Guerra concediendo al auditor general de la Armada D. José Valcárcel la cruz y placa de la Orden de San Hermenegildo.



EXCELENTÍSIMO SEÑOR DON JOSÉ RAMÓN CEBALLOS
JEFE DE LA SECCIÓN DE ARTILLERÍA DEL MINISTERIO DE LA GUERRA

De Santander

Exposición internacional de pintura y escultura

SANTANDER, 21.—Con asistencia de SS. MM. D. Alfonso y doña Victoria se ha inaugurado con toda solemnidad la Exposición internacional de pintura y escultura, organizada por el Circulo de Bellas Artes de Madrid y el Ayuntamiento de Santander.

Los reyes, a quienes acompañaban la duquesa de San Carlos, el marqués de Viana, el general Huertas y las autoridades locales, fueron recibidos a los acordes de la Marcha Real.

En nombre del rey declaró abierta la Exposición el alcalde de la ciudad.

La Exposición ha sido instalada en los salones del Alcázar, bajo la acertada dirección de D. Marcelino Santamaría, secundado en su labor por otros artistas.

Los reyes recorrieron todos los departamentos, haciendo grandes elogios de la instalación y de las obras presentadas.

Próximas maniobras navales

SANTANDER, 21.—Durante toda la tarde un enorme gentío ha visitado la escuadrilla de submarinos.

Entre los visitantes se encontraban el marqués de Comillas, el Nuncio, monseñor Ragonesi, y el general gobernador de esta plaza, Sr. Castell.

Se espera la llegada del cañonero «Marqués de la Victoria», con el comandante del Apostadero, y del acorazado «Alfonso XIII», para asistir a las maniobras navales.

Se asegura que dentro de unos días llegará el ministro de Marina para embarcar con el rey en el submarino «A. I. Monturiol».

Al comenzar las maniobras, la escuadra se compondrá de las siguientes unidades:

Dos acorazados, dos cazatorpederos, dos cañoneros, un crucero y cuatro submarinos.

Los reyes asistieron a las carreras de caballos.

UNA REUNION

PROBLEMA HULLERO

En el despacho de la Jefatura de Minas y bajo la presidencia del subsecretario de Fomento, se reunió ayer la Comisión nombrada para tratar del problema hullero.

El subsecretario de Fomento hizo un llamamiento a la unión de todos para llegar a resolver el conflicto.

El presidente de la Comisión, Sr. López Coca, manifestó que los momentos actuales son de sacrificio para todos.

El Sr. Llana solicitó, y se acordó por unanimidad, que asistieran taquígrafos a las reuniones.

Hoy se reunirán, independientemente, las secciones de cada región para redactar unas bases, y mañana celebrará nueva reunión la Comisión.

A la de ayer no asistieron, por no haber llegado a Madrid, los representantes obreros de León, Peñarroya y Palencia.

Probablemente llegarán hoy a Madrid.

Huelga en perspectiva

Durante cuatro horas estuvieron ayer reunidas las Directivas del ramo de panadería.

Acordaron evitar la huelga, porque sería perjudicial en los actuales momentos; pero si los fabricantes de pan de lujo persisten en vulnerar el contrato del trabajo, se planteará el paro general en un plazo brevísimo, con ramificaciones en algunas provincias.

Hoy se reunirá la junta general de obreros panaderos para tomar acuerdos.

Nuestra Marina de guerra

Situación de sus barcos en el día de hoy:

- «España», en Santander.
- «Alfonso XIII», en viaje.
- «Jaime I», en Ferrol.
- «Pelayo», en Vigo.
- «Carlos V», en Jol.
- «Princesa de Asturias», en Carraca.
- «Cataluña», en Tángier.
- «Reina Regente», en Carraca.
- «Bustamante», en Santander.
- «Villamil», en viaje.
- «Cadarso», en Valencia.
- «Almirante Lobo», en Bilbao.
- «Río de la Plata», en Ferrol.
- «Extremadura», en Santander.
- «Audaz», en Cádiz.
- «Osado», en viaje.
- «Terror», en Vigo.
- «Proserpina», en Bilbao.
- «Infanta Isabel», en Las Palmas (Canarias).
- «Recalde», en viaje.

- «Lago», en Tenerife.
- «Bonifaz», en Ceuta.
- «Lauria», en Melilla.
- «Don Alvaro de Bazán», en Barcelona.

- «Doña María de Molina», en viaje.
- «Marqués de la Victoria», en Ferrol.
- «Marqués de Molins», en Carraca.
- «Hernán Cortés», en Vigo.
- «Vasco Núñez de Balboa», en Carraca.

- «Delfín», en Huelva.
- «Dorado», en Ferrol.
- «Gaviota», en Ribadeo.
- «Perla», en Tuy.

- «Cartagenera», en Melilla.
- «Mac-Mahón», en Fuenterrabía.
- «Giralda», en Ferrol.
- «Urania», en Ferrol.
- «Nautilus», en viaje.
- Submarinos: «Peral», «A 1», «A-2» y «A-3» en Santander.

- Torpederos: núm. 1, en Barcelona; número 2, en Vivero; núm. 3, en Ferrol; número 4, en Cartagena; núm. 5, en Cartagena; núm. 6, en Carraca; núm. 7, en Vigo; núm. 8, en Santander; núm. 9, en Ferrol; núm. 10, en Ferrol; núm. 11, en Carraca; núm. 12, en Vigo; núm. 13, en Cartagena; núm. 14, en Cartagena; número 15, en Carraca; núm. 16, en Cartagena; núm. 17, en Cartagena; núm. 18, en Cartagena; núm. 44, en Ferrol, y número 45, en Carraca.

España y la Liga de las Naciones

La ley de adhesión

Ha publicado la Gaceta la ley de adhesión de España a la Liga de las Naciones.

Dice así: «Don Alfonso XIII, por la gracia de Dios y la Constitución rey de España, a todos los que la presente vieren y entendieren, sabed que las Cortes han decretado y Nos sancionado lo siguiente:

Artículo único. Se autoriza al Gobierno de S. M. a dar su adhesión al pacto de Sociedad de las Naciones inserto en el tratado de Versalles entre las potencias aliadas y asociadas y Alemania de veintiocho de junio de mil novecientos diez y nueve, y a aceptar asimismo las estipulaciones de la parte décimotercera de dicho tratado, relativas a la organización del trabajo.

Por tanto: Mandamos a todos los tribunales, justicias, jefes, gobernadores y demás autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas de cualquier clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente ley en todas sus partes.

Dado en Palacio a catorce de agosto de mil novecientos diez y nueve.—YO EL REY.—El ministro de Estado, Salvador Bermúdez de Castro.»

Compañía Trasatlántica

El vapor «BUENOS AIRES», de esta Compañía saldrá, salvo contingencias, de Barcelona el día 25, de Valencia el 26, de Málaga el 28 y de Cádiz el 30 del corriente, en expedición ordinaria, para Nueva York, Cuba y Méjico, admitiendo carga y pasaje.

Nueva línea alemana de vapores

El día 23 del actual comenzará el servicio

LONDRES, 21.—Telegrafían de Alemania que la Compañía de Deutsche Levante Linie acaba de establecer un servicio regular a Levante.

El primer barco de esta nueva línea saldrá de Hamburgo el día 23 de agosto, con rumbo a Constantinopla y Varna.

El puerto de Cete y los vascos españoles

PARIS 21.—El corresponsal particular en Cete de L'Echo de Paris telegrafía:

«Las Corporaciones elegidas y los delegados de los grupos políticos y económicos de los Sindicatos de obreros y patronos de la ciudad de Cete se han reunido en el Ayuntamiento para protestar contra la exclusión del puerto de Cete de la lista de los puertos que pueden recibir los vinos españoles.

Los obreros querían que se decidiese en principio la dimisión de todas las Corporaciones elegidas, la huelga de los electores y la negativa a pagar los impuestos.

El presidente de la Cámara de Comercio opinó que se presentase un ultimatum previo.

Finalmente, se decidió nombrar una Comisión ejecutiva, cuya acción más lenta, pero más metódica, permitiese alcanzar el éxito con la misma certeza.»

Telegramas de la costa

Las visitas a los arsenales

EL FERROL, 22.—Está siendo comentadísima la orden dada por el comandante del Apostadero prohibiendo en absoluto la entrada en los arsenales.

Se asegura que la medida obedece a que días pasados el duque de Alba, acompañado del embajador de los Estados Unidos, visitó los astilleros sin tener autorización oficial.

Desde hace tiempo la delegación de la Constructora Naval venía facilitando pases, con general aplauso del vecindario, por las facilidades dadas a los forasteros.

Se confía en que el ministro de Marina revocará tal disposición, que perjudica grandemente a El Ferrol.

Llegada de trigo argentino.—Sonámbula multada

VALENCIA, 21.—Mañana se espera el vapor «Mar Mediterráneo», que trae 3.600 toneladas de trigo argentino.

El gobernador ha impuesto una fuerte multa a una sonámbula, que se motejaba «Madame Thebes», que ejercía dicha profesión en un lujoso piso de la Gran Vía.

Mañana saldrán de Barcelona para Valencia los aviadores italianos.

El contratorpedero «Cadarso» saldrá de este puerto para ponerse al habla con el cañonero «Alvaro de Bazán».

Regatas de balandros

SAN SEBASTIAN, 21.—Se celebró la anunciada regata de balandros, patrocinada por señoras.

Llegaron por este orden: «Cié», patrocinado por la señorita de Lassagasti, que ganó la copa del conde de la Cimetera; «Emendek», con la señorita María Luisa Domínguez, que ganó la copa del duque de Gor; «Isabelita», con la señorita de Galdeano, que ganó la copa del marqués de Murrieta; «Ordago», con la señorita Consuelo Machimbarrena, que ganó la copa del conde de Romilla; «Sigue», con la señora de Silvela, que ganó la copa del marqués de Castellbravo; «Andriak», con la señorita Lola Machimbarrena, que ganó la copa de D. Jorge Silvela; «Estopin», con la señorita de Iruzueta, que ganó la copa de D. José María Peña, y «Chiripa», con la señorita Anita Rincón, que ganó la copa del conde de Caudillo.

Fallecimientos a bordo

ALMERIA, 21.—Procedente de la Argentina, fondeó en el puerto el trasatlántico español «Reina Victoria Eugenia», desembarcando 162 emigrantes. En la travesía a Montevideo a Las Palmas fallecieron a bordo Natividad Urcoña, de bronconeumonía; Francisco Antero, de gripe, y Juan Tello.

El buque seguirá con rumbo a Barcelona, llevando 760 pasajeros.

La carga representa 38.799 bultos de harina, trigo, cueros y lanas.

ESTADO DEL TIEMPO

Se normaliza otra vez la situación atmosférica y son menos probables las tormentas.

En las costas de Galicia el mar está algo movido.

EL VUELO CASABLANCA DAKAR

Sigue sin parecer el «Goliath»

PARIS, 21.—El corresponsal particular de Le Journal en Casablanca telegrafía:

«La división naval de Marruecos comunica el informe siguiente sobre el «Goliath»:

El aeroplano ha pasado perpendicularmente al cabo Mogador a las 22,45 el 15 de agosto. Un radio del «Goliath» interceptado en Mogador dice que ha alcanzado la región de Port Etienne, anunciando su llegada probable a Dakar para las ocho de la mañana aproximadamente.

En Agadir se a oído, a las seis de la mañana del día 16 de agosto, al aeroplano comunicar con Dakar; pero no ha podido entablarse la comunicación.»

Desde Port Etienne telegrafían el 18 de agosto, a las veinte:

«He estado en comunicación con el «Goliath» desde las 12,46 de la noche hasta las 2,10 de la madrugada; he oído al «Goliath» comunicar con Dakar hasta las 6,46 el 16 de agosto.

Según esos informes, el «Goliath» ha volado, pues, más allá de Port Etienne, y según toda verosimilitud, ha sufrido una avería en la región de San Luis, cerca de Dakar.

Otro telegrama de Casablanca a Le Journal dice que un cablegrama de Dakar confirma que una comunicación del «Goliath», tomada muy claramente el

16 para Dakar, preguntaba la dirección del viento.

Los barcos que esperaban en la costa no han encontrado huella alguna de accidente, y parece que las investigaciones deben hacerse hacia el interior.

El gobernador del Africa occidental francesa ha tomado disposiciones para ese fin.

El periódico Le Journal añade a esta noticia los siguientes comentarios:

«Ayer miércoles, 20 de agosto, a las tres de la tarde, no se había recibido todavía ninguna noticia relativa al «Goliath» en la Subsecretaría de la Aeronáutica.

Se hace notar, sin embargo, que la estación de Port Etienne no había enviado el cable que relataba sus comunicaciones por telegrafía sin hilos con el «Goliath» hasta sesenta horas de pasar el aeroplano.

Si el aeroplano ha aterrado lejos de toda comunicación, es muy probable que no tengamos noticias de la estación más próxima hasta dentro de algunos días.

A la hora en que el aeroplano gigante dirigía sus últimos radiogramas a Dakar, a las 6,46 de la mañana, mientras que había volado por encima de Port Etienne a las 3,30, indica que el aeroplano había recorrido 400 kilómetros hacia el Sur cuando dejó de dar noticias.

Se encontraba en ese momento a 50 kilómetros de Vertendik y a 200 kilómetros al Norte de San Luis, en una región árida y casi desierta.»

El «Goliath» ha debido aterrizar en un lugar aislado de comunicaciones

PARIS, 22.— Resulta de los informes recogidos en Centros competentes, que ha sido imposible enviar aviones en busca del «Goliath» porque todos los pilotos de la base aérea de Dakar pertenecían a la reserva y fueron recientemente desmovilizados.

Las pesquisas continúan activamente. Se cree que el «Goliath» ha debido aterrizar lejos de Dakar y lejos también de todo lugar que dispusiera de medios telegráficos.

Los periódicos estiman que puede transcurrir un plazo indefinido de varios días, varias semanas y quizás de varios meses antes de tener noticias de los aviadores.

La opinión general es que debe seguir la confianza interin no hayan aparecido los restos del avión.

El constructor del «Goliath» ha manifestado una gran confianza en el valor profesional de los pilotos y se muestra muy optimista.

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 once a las diez y seis.

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

De Artillería, 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 diecisiete.

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.

Caballerizas 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 (Hídrodromo).

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

Biblioteca Nacional (paseo de Recoletos, 20), de nueve a dieciocho, y los domingos, de diez a trece.

Biblioteca Popular del distrito de la Inclusa (Ronda de Toledo, 9), de dieciséis a veintidós y los domingos, de diez a trece.

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

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

Notas políticas

En Gobernación

Manifestaciones del ministro

El Sr. Burgos y Mazo hizo de madrugada las siguientes manifestaciones:

Esta tarde llegó a mi un rumor, según el cual se aseguraba que el Gobierno moriría para fin de este mes. A ello opongo el siguiente razonamiento:

El Gobierno, formado para la realización de un programa mínimo que imponía las circunstancias; cumplirá con los deberes que se impuso, sirviendo altos intereses patrióticos.

Confecionaremos los presupuestos y trataremos de aplicarlos en sus dos puntos esenciales: la organización económica y los grandes problemas de Fomento y reconstitución nacional.

El rumor no me ha impresionado; trabajando me cogió y trabajando sigo.

He citado para mañana a varios sociólogos notabilísimos para asociar su cooperación a los proyectos de carácter social que he de llevar a las Cortes; se nombrarán Comisiones y ponencias para estudiar las bases de esos proyectos.

La reconstitución del mundo no puede hacerse más que a base de un esfuerzo cooperativo de todos los elementos sociales, a los que se requerirá para que realicen el máximo de esfuerzo.

Francia, en la implantación de la jornada de ocho horas, ha ido menos lejos que nosotros; ella no ha fijado fecha en su ley, y nosotros, sin ley, hemos fijado fecha.

Acercar de las orientaciones sociales a que alude la Prensa extranjera, y especialmente Le Figaro, dijo:

—Ya ven ustedes que hombres tan modernos como Clemenceau y Lloyd George están resultando, con relación a las fuerzas sindicalistas internacionales, casi reaccionarios.

Claro es que esta orientación de los obreros de todo el mundo necesariamente ha de reflejarse en los movimientos sociales de España; pero a pesar de todo, el Gobierno está resuelto a cumplir con su deber y a adoptar medidas inspiradas en un criterio intervencionista.

Algunos periodistas me acusan de individualista; pero eso carece en absoluto de fundamento.

Dijo también el ministro que había tenido una reunión con importantes elementos sanitarios.

Para resolver cuestión tan importante—agregó—convengo a las personalidades sanitarias más significadas; les expuse que pensaba presentar a las Cortes un completo plan de reforma sanitaria, y después de hablar todos los presentes, se designaron las siguientes ponencias:

Ley de profilaxis, organización sanitaria, sanidad social, establecimientos y material sanitario, e higiene internacional.

A medio día

Comenzó diciendo que había estado por la mañana en la Presidencia para saludar al Sr. Sánchez de Tocay darle cuenta de algunos telegramas relacionados con el conflicto de los marinos mercantes.

«Me comunican—añadió el Sr. Burgos—, tanto el general como el gobernador civil, que navieros y marinos no habían podido llegar a un acuerdo, y que se preparaban a desembarcar.

He dado también conocimiento de este conflicto a los ministros de Hacienda y Fomento, para que, por las relaciones que tienen ambos Ministerios con los navieros, si lo estiman oportuno hablen con ellos, a fin de que, con el esfuerzo de todos, se llegue a una solución.

Por noticias que tengo posteriores, parece que intervendrá como amigable componedor el Comité de transportes marítimos.

No tengo perdidas las esperanzas de que pueda llegarse a un acuerdo.

El gobernador de Sevilla me comunicó que ha orillado las dificultades que había, solucionando la huelga de carpinteros.

En toda la provincia de Sevilla no queda hoy ningún conflicto pendiente.

En Tarragona también se ha iniciado el «lock-out» en algunas industrias, alegando los patronos que, al terminar las últimas huelgas, se comprometieron todos a no ejercer represalias y que los obreros han establecido el «boycott» a algunas casas patronales, y efecto de esto es la determinación tomada por la clase patronal.

En Barcelona siguen las cosas lo mismo que ayer, trabajando las autoridades con el fin de solucionar los conflictos pendientes, interviniendo en la forma que creen más eficaz.

Anoche estuvo a verme el gobernador de Madrid; hablamos de los asuntos que motivaron su disgusto, y esta tarde le remitiré una Real orden encargándole a él mismo de formar el expediente, a fin de depurar cuanto me denunció y se hizo público en la Junta de Protección a la infancia.

De las palabras del ministro se deduce claramente que ha quedado conjurada la dimisión del gobernador, y que el Sr. Cavestany continuará al frente de su cargo.

Para esta tarde tiene el ministro citados a los elementos sociólogos con el objeto de preparar las ponencias que más tarde se convertirán en proyectos de ley.

En estas reformas de carácter social figura el contrato de trabajo, que lo considera muy esencialísimo.

También hablaron de los Consejos paritarios, reglas para la sindicación, tribunales arbitrales, algo de seguro sobre el paro forzoso, y reforma de la ley Electoral.

En los días sucesivos se propone el ministro tener diversas reuniones con los distintos organismos de su departamento para ir formando el presupuesto...

Aludiendo a la gestión de los gobernadores civiles, dijo el Sr. Burgos que estaba muy satisfecho de la conducta de todos ellos por su laboriosidad e intervención en todos los conflictos sociales...

Hizo mención especial de los de Valencia, Sevilla y Cádiz, insistiendo, sin embargo, en que todos son excelentes.

En la Presidencia

El presidente del Consejo estuvo toda la mañana en su despacho oficial, en donde recibió la visita de una Comisión de almacenistas y las de los ministros de Marina y Gobernación.

Los almacenistas le hablaron, entre otras cosas, de la subida del azúcar.

Por cierto que de la visita que recientemente hicieron al jefe del Gobierno los representantes de la Asamblea de consumidores del expresado artículo, se han publicado referencias erróneas, hasta el extremo de decirse en alguna que el presidente del Consejo les había aconsejado que se incautasen de las existencias de azúcar.

Lo que les manifestó el jefe del Gobierno fué—según el Sr. Canals—que en la ley de Subsistencias hay procedimientos para llegar a la incautación por medio de las autoridades, y siempre que las instancias en ese sentido se consideren justas y atendibles.

La visita de los señores Burgos y Flórez ha estado relacionada con la huelga de la Marina mercante, y para que nuestros lectores se formen idea de la cuestión, diremos que con anterioridad a la guerra los sueldos mensuales que regían eran los siguientes, aparte de la manutención, que corre a cargo del armador: cabotaje: capitanes y primeros maquinistas, 800 pesetas; primeros oficiales y segundos maquinistas, 200, y terceros oficiales y terceros maquinistas, 150.

En navegación de altura: capitanes y primeros maquinistas, 500 pesetas; los primeros oficiales y segundos maquinistas, 250, y segundos oficiales y terceros maquinistas, 200.

En la actualidad cobran: en cabotaje, los capitanes y primeros maquinistas, 650 pesetas; los primeros oficiales y segundos maquinistas, 350 pesetas, y los segundos oficiales y terceros maquinistas, 250.

En gran cabotaje los sueldos de los primeros son de 750 pesetas; los de los segundos, de 400, y los de los terceros, de 300, y en altura cobran los primeros 850 pesetas; los segundos, 450, y los terceros, 350.

Piden que esos sueldos sean elevados; en cabotaje, los de los capitanes y primeros maquinistas, a 1.250 pesetas; los de los primeros oficiales y segundos maquinistas, a 800, y a 600 los de los segundos oficiales y terceros maquinistas.

En gran cabotaje, los sueldos de los primeros, a 1.500 pesetas; los de los segundos, a 1.000, y los de los terceros, a 700 pesetas.

En altura, los de los primeros, a 2.000 pesetas; los de los segundos, a 1.500, y los de los terceros, a 1.000.

Aparte de esta pretensión, sostienen

la de que no debe darse entrada a nadie que no sea asociado.

Los navieros se prestan a discutir sobre la base de que participa el personal de los beneficios, como ya algunos lo tienen implantado, pero se niegan a aceptar las mejoras de sueldo que antes se apuntan.

LA BOLSA

Table with columns: ALICRES Y GIROS, Dia, Dia. Includes sub-sections for Interior, Exterior, Amortizable, Cédulas, Ayuntamiento de Madrid, Acciones, and Moneda extranjera.

MOVIMIENTO DE PUERTOS

Entrada y salida de barcos

EL DIA DE AYER

Alicante Entradas.—«Balear», de Orán, en lastre; «Inger», noruego, de Barcelona. Salidas.—«San José», a Génova; «Rita», a Nueva York; «Mallorca», a Palma; «Cabo La Plata», a Barcelona; «Velelos», «Pérez» y «Jaimito», a Melilla, con cebada; todos los demás, con carga general.

Valencia Entradas.—«Mauritania», de Alicante, con carga general; «Colom», de Certe, con pipería; «Cabo San Vicente», de Barcelona; «María» y «Carmen», de Torreveja, con sal; «Teresita», de Alicante.

Salidas.—«Cabo Sanz», a Bilbao; «Comercio», a Certe; «Balpendy», brasileño, a Nueva York; «Antonio», a Torreveja; «Gonzalo», a Denia, en lastre; «María», a Cartagena.

Málaga Entradas.—«Montetoro», de Melilla; «Cabañal», de Almería; «Salamina», inglés, con fruta, en tránsito, de Almería; «Capitán Planas», en tránsito, de Alicante; pailebote «Pepito», con hierro, de Alicante.

Salidas.—«Montetoro», a Melilla; «Cabañal», a Río Martín; «Juan Maragal», a Bristol; «Atarfe», a Melilla; «Peña Agustina», en lastre, a Sfax; «Ciaño», a Ceuta; «Niobe», holandés, a Cartagena; «Phanne», holandés, a Génova; goleta «Capitán Planas», «Viana de Castello» y laúd «María», con cemento, a Estepona; «Segunda Dolores», a Estepona.

Huelva Entradas.—Sueco «Curson», de Gibraltar, en lastre.

Salidas.—Italiano «Cineria Kuigo», con mineral, y «Mar Mediterráneo», a Valencia, con trigo.

Cádiz Entradas.—Vapor «Cabo Tres Forcas», de Nueva York; «España núm. 2», de Cartagena; vapor «Cabo Blanco», de Sevilla; vapor «Triana», de Villagarcía; pailebote inglés «Lilite Stephenon», de Oporto.

Salidas.—Barca «Casanova», a Montevideo; cañonero «María de Molina», al Estrecho; cañonero «Núñez de Balboa», a Poniente; vapor «Gadir», a Liverpool.

San Sebastián Entradas.—Goleta «Nuevo Julián», de Gijón, con carbón; vapor «Sanney», de Gijón, con carbón; pailebote «Palma», de Bayona, en lastre.

Salidas.—Vapor «Hernani», a Gijón, en lastre; «Tomás García», a Santander, con carga general; «Nuestra Señora del Coro», a Requejo, con cemento.

Pasajes Entradas.—Vapor «Rabat», de Avilés, con carbón; «Meuse», de Burdeos, con carga general; «Consuelo» y «Nuestra Señora del Perpetuo Socorro», de Bayona, con pipería vacía. Salidas.—«Cabo Santa Pola», de Bilbao, con carga general; «Joseph», «Antonio» y «Octubre», para Bayona, con vino; «Iturri Iguerrá», para Bilbao, con carga general; «Katalin», a Burdeos, con vino, y «Cirilo Amorós», a Bilbao, con carga general.

Vigo Entradas.—Vapor remolcador «Finisterre», remolcando la gabarra «Gijón»; veleros «Segundo Ramón», de La Coruña, con carga general; «Neptuno», de Muros, con carga general; «José», de Gijón, con carga general; «Teresa», con madera; «Paris segundo», con madera, de Bayona; «Sofía», con madera, de Villagarcía, de arribada; vapor «Castro

Aléu», en tránsito, de Valencia para Londres, con carga general. Una vez reciba órdenes saldrá después de tomar carbón para el viaje de vuelta, a causa de la huelga minera inglesa.

Salidas.—Vapor «Andalucía», con carga general, a Villagarcía; «Cabo Roca», a Bilbao, con carga general; remolcador «Finisterre», en lastre, a Gijón; veleros «Condor», con carga general, a Corcubión; «Segundo maderera», en lastre, a Bayona; «Sofía», en lastre, a San Sebastián.

Gijón Entradas.—Vapor «Serra», de Barcelona; «Llodio», de La Coruña; «Jovellanos», de Bilbao; «San Miguel», de El Ferrol, todos en lastre; «Lola», con carga general, de Bilbao; veleros «Lucero» y «Pinos», de Ribadeo; «Cristóbal Colón» y «Angel Lamzambos», con madera, de Villagarcía; «Nueva Flor», del Barqueiro; «Arenas», de Bermeo.

Salidas.—«Auciola II», «Milagros» y «Arteza», a Bilbao; «Sulos», a San Sebastián; «Larrasquito», a La Coruña, todos con carbón; «Cristina Rueda», en lastre, a Valencia; «Toni», con carga general, a La Coruña; «Recalde», a La Coruña; «Bertrán», a Luarca; «Reina María Cristina», a La Coruña; veleros «Piedad», a Santander; «Paco», a La Coruña; «Lola», «Burela» y «La Plata», a Santander, todos con carbón.

Cartagena Entradas.—Vapor «Tits», de Mazarrón, con mineral.

Salidas.—«San Rafael», para Almería, con cebolla; «Soledad», a Valencia, con abonos; «San Juan», para Aguilas, con carbón; «Bella Aurora», a Palma de Mallorca, con avena y pipería; «Gregorio», a Marsella, con plomo y almendras; «Júpiter», para Alicante, con abonos, y «Tits», a Mazarrón, en lastre.

DE MARRUECOS

Informes oficiales

Comunica el alto comisario lo siguiente: «En la mayoría de la Prensa se publican telegramas de Tánger en los que se habla de una agresión en que perdimos cuatro oficiales y varios soldados, y posiciones que se refiere tal agresión.»

Ni existe ni ha ocurrido tal agresión.»

NOTAS DE GUERRA

Matrimonio

Se concede real licencia para contraer matrimonio al teniente coronel de Ingenieros D. Pedro Fraile.

Destinos

Mañana se publicará propuesta de destinos de jefes y oficiales de Intervención.

Cambian entre sí de destinos los alféreces de Artillería D. Marcos Lobato, de la Comandancia de Mallorca, y D. Antonio Miguel, del cuarto de Artillería pesada.

Profesorado

Se dispone la celebración de concurso para proveer dos plazas de capitán profesor en la Academia de Ingenieros.

Destinase de profesor al Colegio de Guardia Jóvenes al comandante de la Guardia civil D. Francisco Martínez Macarro, y al Colegio de María Cristina al capitán de Infantería D. Bernardo Sánchez Tirado.

Gratificación

Se concede la gratificación de efecti-

vidad al teniente de Inválidos D. Pedro Holgado.

Clasificaciones

Decláranse aptos para el ascenso a los auditores de división D. Manuel Ruiz y D. Angel de Noriega.

Sucesos

Un suicidio

En su domicilio, calle de Hermosilla, número 75, sótano, se quitó la vida, ahorcadose, el anciano de sesenta y seis años Gabriel Martín Canencia.

Se ignoran las causas que le hayan impulsado a tomar tan fatal resolución.

El Juzgado de guardia, que se personó en el lugar del suceso, instruyó las oportunas diligencias ordenando el traslado del cadáver al Depósito judicial.

Una mujer muerta y un niño herido

Por un tren tranvía que salía de Madrid fueron arrollados en el paso nivel de la Florida, Teresa Córdoba Santa Engracia, de veinticuatro años, y un hijo suyo de corta edad que llevaba en sus brazos.

La mujer fué a cruzar la vía en el momento en que iba a pasar el convoy, el cual se le echó encima, arrollándolos.

Teresa Córdoba quedó muerta en el acto, de resultas de las gravísimas heridas que sufrió.

El pequeño, no padecía más que leves erosiones.

El cadáver de la madre fué trasladado al Depósito judicial.

Cariños que...

Josefa Monsálbez Fernández, de cincuenta y siete años, que vive en las chozas de la Alhóndiga, sufre lesiones de pronóstico grave, producidas por su «cariñoso» esposo, Antonio Martínez González, de treinta y cinco años, el cual le propinó una descomunal paliza con un garrote.

La lesionada pasó al Hospital General, después de ser asistida en la Casa de Socorro del distrito, y Antonio fué detenido.

Espectáculos públicos

EL CARTEL PARA MAÑANA

JARDINES DEL BUEN RETIRO.—A las diez y media de la noche, conciertos por la banda de Ingenieros.—Compañía internacional de circo y Balder. Tómbola.—Tiro al blanco.—Recreos varios.—Entrada al parque, una peseta.

CIRCO EL PARAISO

(Alcalá, 149. Teléfono 1.064-S). Circo de verano El de las carpas 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. El domingo por la tarde precios populares.

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, 0,80.

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

March y Samarán, Embajadores, 64.-T. 14-51

Servicios de la Compañía Transatlántica

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 Río 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, Río 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 LIMITE

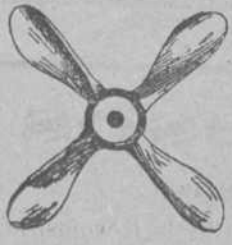
Oficina en Londres: 32, Victoria Street, S.W.—Constructores de buques de todas clases tanto de guerra como mercantes, máquinas marinas, cañones de todos calibres para Ejército y Marina, cañones de tiro rápido de los sistemas Vickers, Maxim, etc., ametralladoras y municiones.—Fábricas que poseen esta Compañía: Astilleros de Barrow-in-Furness (antes Naval Construction and Armaments Co. Ltd. at Barrow-in-Furness); fábrica de aceros, cañones y blindaje de Scheffeld (River Don Works); fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Erith y Crayford; fábrica de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de las Armas Co. Ltd. Placencia-Guizéca-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; poligonos de Eskmeel y Elyford.—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; «Seydlitz» 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 80.000 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; «Powerful», crucero protegido de primera clase de 14.500 toneladas y 25.000 caballos; «Amphitrite», crucero protegido de primera de 11.000 toneladas y 15.500 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

(Antes HOLZAPPELS LTD)



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

Solos y exclusivos propietarios y fabricantes de la

PATENTE INTERNACIONAL

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

FABRICANTES DE LOS ESMALTES Y CONOCIDAS PINTURAS PREPARADAS "LAGOLINE"

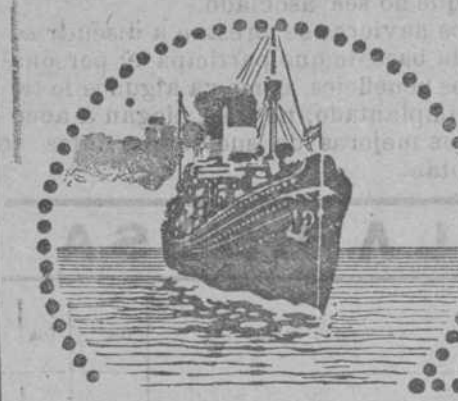
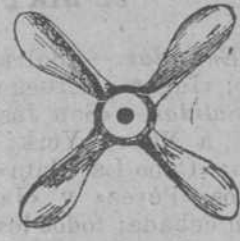
PATENTES AL COBRE PARA FONDOS

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 Odesa (Rusia)

Agencias y depósitos en todos los puertos donde hay dique



VIAJES
ITINERARIOS
COMBINADOS
CON
Norte, Centro
Y
Sur América

Navigazione Generale Italiana

(SOCIETA RIUNITE FLORIO, RUBATTINO E LLOYD ITALIANO)

"LA VELOCE"

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

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 DESEMOLSO DE CAPITAL ALGUNO, y con el máximo de garantía y seguridad que permiten estas operaciones.

Pidanse solicitudes y detalles en las Oficinas, Prim, 5, Madrid.

VAPORES CORREOS TRASATLANTICOS

Pinillos, Izquierdo y C., de Cádiz

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

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

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

Salidas de Barcelona cada veinte días

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

PARA INFORMES: Sus consignatarios.—En Barcelona, Sr. D. Rómulo Bosch y Alsina.—En Valencia, Sres. Requena e Hijos.—En Málaga Sra. 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.

MANUFACTURA MECANICA EIBARRESA



Escopetas finas de caza y tiro pichón

Victor Sarasqueta

PROVEEDOR DE LA REAL CASA

Eibar (Guipúzcoa)

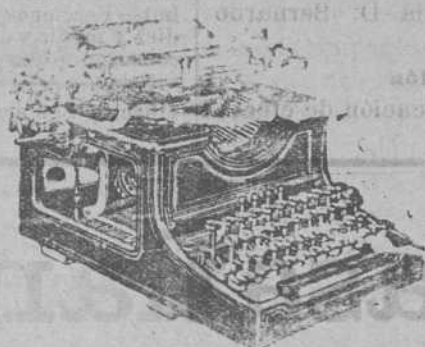
(Premio de honor en la Exposición de Buenos Aires)

LA MEJOR MAQUINA PARA ESCRIBIR

Usad para escribir limpio la máquina

YOST

No tiene cinta



Comparad la escritura de la máquina

YOST

con todas las demás

Casa central: Barquillo, núm. 4, Madrid

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, BRITANICA, 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: Austoscafi-Portusola
Teléfono: 228-275-Spezia

TALLERES MECANICOS Y FUNDICION

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

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



MARTE

Compañía Portuguesa de Seguro

SEGUROS MARITIMOS

Capital: 2.500.000 pesetas

Dirección general para España: FRANCISCO TEROL Y JIMENEZ

TELÉFONO 8-1.676
APARTADO 835

Plaza de la Independencia, 9. - Madrid

Dirección telegráfica y telefónica: SEGUROS TEROL

Hijos de J. BARRERAS INGENIEROS-VIGO

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

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

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

SE ENVIAN PRESUPUESTOS, PLANOS Y ESPECIFICACIONES AL SOLICITARLOS