

DIARIO DE LA MARINA

PERIÓDICO INDEPENDIENTE

Redacción y Admón. Peligros, 3, Teletn., 2-931

Director: ALFONSO RUIZ DE GRIJALBA

Madrid 14 de Mayo de 1921

Gerente: MANUEL MONTILLA Y GARCÍA

ANO LIII - Núm. 10 661

PROYECTOS MAGNOS

En otro lugar de este mismo número verán nuestros lectores el pormenor de los magnos proyectos leídos ayer en la Cámara popular por el señor ministro de Fomento, comprensivos de un nuevo régimen de ferrocarriles, propulsores de nuevas importantes obras públicas, y que afectan, también, en fin, a nuevos proyectos impulsos a la agricultura, minas y montes. ¡Eche usted obras, proyectos, y millones!

Don Juan de la Cierva habló más de una hora para justificar la conveniencia de su amplia propuesta, para hacer resaltar sus beneficios, para convencer a los diputados que le escuchaban de la conveniencia de hacer todo lo que se le había ocurrido, cuyo examen, si ha de corresponder a la meditación serena de la cosa, necesitaría mucho más tiempo del que queda hábil de sesiones y dar de lado a todas esas otras propuestas que el Gobierno se quiere que examinen las Cortes.

Los diputados le escuchaban atónitos. Cuatrocientos noventa y tres millones para esto; seiscientos cuarenta y ocho, para lo otro; novecientos, para lo de más allá; ciento cincuenta y siete millones, para caminos vecinales; ciento diez millones, para establecimientos agrícolas; cuarenta y cuatro mil, para... ¿A qué seguir?

¡Ah! y todo esto debe hacerse con la mayor eficacia, con toda diligencia.

Las gentes de buena fé se preguntaban, sin negar la conveniencia de que mejorásemos lo más posible nuestros ferrocarriles, de que los aumentásemos, de que promovásemos nuevas obras públicas, etc., etc., si no hubiera sino más práctico, si de veras y sinceramente se quiere hacer algo en ese sentido, reducir las aspiraciones, desglosar una parte de los planes en provecho de los otros, siquiera por aquello que reza el castellano refrán: *El que mucho abarca, poco aprieta.*

Siete u ocho mil millones, mal contados—descartemos la magnitud y complejidad técnicas de los proyectos—cree cosa fácil y hecédora obtener así, sin más ni más, el señor La Cierva, ante la incredulidad del público; que acogió su iniciativa, no con dudas en cuanto a la posible potencialidad económica del país en relación con el proyecto, sino con recelo de que el país se avenga fácilmente a colaborar en la cuantía con que le solicita el señor ministro de Fomento.

Un experto político condensaba su juicio sobre los proyectos de que venimos hablando, y acerca del discurso del señor La Cierva diciendo:

—Me parece—dijo—una obra fundamental; pero dudo mucho que pueda ser aprobada. Lo que ha fatado en el discurso del ministro de Hacienda, que debió pronunciarse inmediatamente después de ser escuchado por la Cámara el señor La Cierva, porque ¿de qué servirán todos esos planes si la economía nacional no puede resistirlos? Yo no digo que España no tenga la capacidad económica suficiente para que se realice; pero convendría que los técnicos hablaran.

Nosotros, lo diremos para concluir, creemos que el ministro de Hacienda ya ha hablado. Su opinión, aplicable al fastuoso plan del señor ministro de Fomento, está en aquellas palabras sobre el abrumador déficit del presupuesto, y la necesidad imprescindible de ordenar y aun reducir los gastos.

El elogio de España

El doctor Tafel, que acompañaba al profesor de la Universidad de Manich doctor P.úl en su viaje científico por España, ha enviado a un periódico de su país cartas que hacen el elogio más sincero y más cumplido de nuestra Patria.

La cordial hospitalidad de los españoles, la gracia y la belleza de nuestras mujeres, el arte y las reliquias históricas que encierran las viejas ciudades, han merecido del ilustre huésped palabras llenas de emoción y de alabanza.

Con gran placer hemos leído las cartas del doctor Tafel, pues ellas dicen el buen recuerdo que el distinguido visitante guarda de su estancia entre nosotros.

PERSECUCION DE CRIMINALES

El asesinato del señor Dato

El Juzgado especial no practicó ayer ninguna diligencia importante.

La Dirección general de Seguridad ha puesto a disposición de don Santiago de la Escalera los tubos de hierro y demás objetos para la fabricación de explosivos encontrados por la Policía en la calle de Lérica, 17.

EN BARCELONA

Los conflictos sociales

Un Manifiesto de la Confederación Nacional del Trabajo

Barcelona.—Firmado por los delegados de Asturias, León, Palencia, Galicia, Norte, Castilla, Levante, Aragón, Andalucía y Cataluña, ha publicado un manifiesto la Confederación Nacional del Trabajo, en el que trata de la actual crisis industrial.

Cree la Confederación que son tendenciosas las afirmaciones de algunos industriales al atribuir la actual huelga de consumidores al encarecimiento que supone el aumento de jornales y la reducción de la jornada.

A este propósito, publica las palabras pronunciadas por el señor Sedó en una entrevista que le hizo un diario de la mañana de Madrid, en la que afirmaba que la cuenta corriente del Banco de España había aumentado de 479 millones de pesetas a 1.122.

De estas manifestaciones deduce el manifiesto que el encarecimiento se debe en relación al aumento de beneficios que ha adquirido la industria, y que la rebaja de los elementos necesarios para la vida está precisamente en que los industriales reduzcan sus beneficios.

Propone como soluciones las siguientes:

- Mantenimiento de la jornada de ocho horas y de los salarios actuales.
- Abolición absoluta de las horas extraordinarias.
- Abaratamiento de los artículos, descongestionando los almacenes.
- Organización científica del trabajo y mejoramiento del utillaje.
- Supresión de los latifundios, entregando las tierras a las organizaciones agrarias.
- Reanudación de las relaciones con Rusia y reapertura de los Sindicatos.

EN ZARAGOZA

Los atentados terroristas

Un patrono gravemente herido

A las siete de la tarde cuando se dirigía a su domicilio, sito en Coso, 196, el patrono carpintero Hilario Bernal, de treinta y nueve años, tres individuos apostados en la calle de San Agustín le dispararon varios tiros por la espalda.

El herido pudo llegar tambaleándose hasta la escalera de su casa, donde cayó desahogado.

Trasladado por varios vecinos a la casa de Socorro, le apreciaron los médicos una herida en la región renal con salida por el vientre.

Su estado era tan grave que le fueron administrados los Santos Sacramentos.

Los agresores se internaron en las intrincadas calles del barrio del Sepulcro, perseguidos por el obrero Manuel Moza que acompañaba al herido, un somatén y un guardia.

Los criminales, disparando sobre sus perseguidores, lograron desaparecer.

El juez se personó en la Casa de Socorro y tomó declaración al herido, el cual expuso el hecho en forma relatada, añadiendo que uno de sus agresores vestía traje de mecánico y gorra de visera.

La Policía ha detenido a un sospechoso, y la Guardia civil sorprendió en la ribera del Ebro a tres sujetos, quienes al preguntarles si llevaban armas contaron negativamente, pero al cachearlos les ocuparon dos pistolas automáticas, una de las cuales tenía tres cápsulas des cargadas.

Conducidos los tres sujetos a la Comisaría se comprobó que las señas de uno de los agresores coinciden con las del individuo que hizo los disparos.

Huelga de los obreros del puerto de Buenos Aires

Los obreros del puerto en una Asamblea celebrada ayer proclamaron la huelga general por tiempo indeterminado, con objeto de obtener de la Asociación del Trabajo que desista de sus pretensiones de acudir a la intervención de sus autoridades.

Declaran los obreros federados que ellos son capaces de resolver la situación sin el concurso de nadie.

La Asociación del Trabajo ha acordado hacer ejecutar las obras del puerto con personal libre.

El Gobierno ha enviado fuerzas para evitar colisiones de los sindicalistas.

El trabajo ha quedado totalmente paralizado.

Los huelguistas impiden que trabajen los esquirolas.

TRABAJOS DE ORGANIZACION

El homenaje a los marinos de Santiago y Cavite

Van muy adelantados los trabajos de organización de este justo tributo al heroísmo de dichos bravos y abnegados españoles, que no vacilaron en exponer sus vidas por el honor de la patria.

Hace pocos días la Comisión gestora estuvo en Cartagena para elegir el sitio de colocación del grandioso monumento que ha de perpetuar la memoria de los gloriosos tripulantes de las escuadras de Cervera y Montojo.

El pueblo de Cartagena significó de manera ostensible su gratitud por el honor que se le hace, y sus elementos principales manifestaron su entusiasmo por la idea cooperando a la suscripción con cantidades considerables.

Además de las numerosas e importantes cooperaciones que han prestado las diversas provincias de España y colonias de América y Filipinas a esta obra patriótica, que patrocinan Sus Majestades los Reyes, una Junta de damas ilustres de nuestra aristocracia, presidida por Su Majestad la Reina Victoria, ha ofrecido su valioso concurso para allegar fondos con destino a la realización de idea tan elevada y generosa.

Dicha Junta la componen las señoras siguientes:

Duquesas viuda de Sotomayor, Montellano, Plasencia y Parcent; marquesas de Valdeolmos, Ivanrev y Someruelos, y condesa de Torre-Arias.

Con tal fin se verificará una función benéfica en el circo de Price la noche del próximo miércoles, día 18.

Sus Majestades y Altezas Reales honrarán con su presencia el espectáculo.

Las personas que deseen adquirir localidades y enviar donativos pueden hacerlo al domicilio de la señora marquesa de Valdeolmos, Fortuny, 36, o al del tesorero de la Comisión, señor marqués de Someruelos, Veázquez, 55.

COMPANÍA TRASATLANTICA

El vapor ALFONSO XIII de esta Compañía, saldrá salvo contingencias, el día 27 del corriente mayo de Bilbao, el 28 de Santander, el 29 de Gijón, el 30 de Coruña y el 31 de Vigo, en viaje extraordinario para New York y Habana.

DIARIO DE LA MARINA
Apartado 320.

LA OBRA DE LA CIERVA

El problema de los transportes Y LAS OBRAS PÚBLICAS

Ayer, después de algunas explicaciones dirigidas a la Cámara, leyó el señor ministro de Fomento sus proyectos relacionados con el problema ferroviario y las obras públicas.

Como ayer convenía así al señor Cierva, se manifestó humilde y suplicante. Sus excitaciones al solicitar el concurso de todos y sus apelaciones al patriotismo, contrastaban con otras actitudes suyas, frente a proyectos ministeriales cuya aprobación impidió.

Ha aquí el texto de los proyectos.

«Se autoriza al Gobierno para modificar la legislación vigente de ferrocarriles y promulgar, con el carácter de ley, las disposiciones necesarias para establecer el nuevo régimen a que obligatoriamente han de sujetarse las actuales concesiones y las Empresas que las explotan, con arreglo a las siguientes bases:

Creación del Consejo Superior de Ferrocarriles

Primera. Se constituirá un organismo, con carácter permanente, adscrito al ministerio de Fomento, que se titulará Consejo Superior de Ferrocarriles, cuyo cometido consistirá en informar y asesorar al Gobierno y ejercer las funciones que a virtud de estas bases se le conceden en todos los asuntos referentes a la explotación, organización y régimen de los ferrocarriles españoles.

En la composición de este Consejo se procurará que tengan representación la Compañías ferroviarias, el personal ferroviario y los intereses generales de la nación.

El ministro de Fomento nombrará los vocales, y las Compañías ferroviarias designarán sus representantes en la forma que se determine en la ley.

El presidente será nombrado también por el ministro de Fomento.

Se procurará la ponderación entre todos estos elementos.

El Consejo Superior informará y asesorará al ministro sobre todas las cuestiones de interés común a las redes en materia técnica, comercial, administrativa y financiera, y especialmente sobre las que siguen:

Construcción de nuevas líneas.

Modificación en la constitución de las actuales redes.

Modificación en el régimen financiero de las mismas.

Proyectos de mejora, ampliación y adquisición de material móvil.

Electrificación de redes.

Reglamentos generales.

Cuestiones relativas a la situación, régimen de trabajos, remuneración del personal, etc.

Policía y seguridad de los ferrocarriles.

Tarifas aplicables a cada una de las redes.

Un reglamento especial detallará el funcionamiento del Consejo Superior.

Consorcio entre el Estado y las Empresas ferroviarias

Segunda. Se establecerá un Consorcio entre el Estado y cada una de las Compañías concesionarias actuales, para la explotación y mejoras de los ferrocarriles, mediante el cual cada Compañía tendrá la administración y explotación de sus líneas, con intervención de funcionarios del Estado que podrá designar el ministro de Fomento, para cada uno de los Consejos de Administración y con participaciones en esos Consejos.

Para fijar el capital de aportación de las Compañías concesionarias se tendrá en cuenta la media que resulte de las cotizaciones de sus acciones en los diez años anteriores a la presente ley, y agregando como precio de afectación una cantidad que será del 10 por 100 sobre el

valor nominal de las acciones, cuando venga el de la aportación al 75 por 100 del nominal disminuyendo el límite máximo de esa prima en proporción a lo que disminuya el valor de la aportación en relación con el nominal en cada Compañía.

Si no se hubieran cotizado acciones en España se atenderá a los beneficios repartidos o la estimación del activo por procedimientos periciales.

El Estado aportará a ese Consorcio las sumas adelantadas a las Compañías para pago del personal y adquisición de material móvil, a partir de 1.º de Enero de 1920, y la suma que para las obras y mejoras de las líneas, adquisición de material y adelantos de todas clases que en lo sucesivo se empleen en las concesiones.

Todos esos anticipos y empleo de cantidades devengarán a favor del Estado, a partir del establecimiento del Consorcio, el interés del 5 por 100 anual, que será a cargo de las explotaciones respectivas.

Garantías de interés a las acciones

Tercera. Las acciones de las Compañías percibirán, como dividendo fijo durante el Consorcio, el término medio de los beneficios que cada Compañía haya obtenido en los diez años anteriores al establecimiento de dicho Consorcio, teniendo en cuenta, no sólo los distribuidos a sus acciones, sino todos los beneficios aplicados a reservas o a otros fines sociales, sin que pueda exceder ese dividendo fijo del 3 por 100 del capital reconocido en la aportación a cada una de las acciones de la Compañía.

Cubiertos con los ingresos de las Compañías todos los gastos de la explotación, cargas financieras, pensiones de retiro y el tanto por ciento del dividendo asegurado a las acciones, de los beneficios que resulten tendrán las Compañías derecho a percibir, con carácter preferente hasta el 2 por 100 sobre el capital que represente su aportación. Además podrá atribuírseles una prima por las economías y aumentos de tráfico que se obtengan cada año en las Compañías, mediante fórmulas de explotación que el Consejo Superior de Ferrocarriles determinará, sin que pueda exceder nunca en cada año esa prima de buena gestión del 1 por 100 del capital reconocido en la aportación a la Compañía.

Igualmente podrá atribuírse al personal de cada una de éstas un tanto por ciento equivalente al que ellas perciban por buena administración, en relación con el aumento de tráfico y economía en el servicio.

Después de pagado el 2 por 100 preferente, el Estado percibirá el 2 por 100 correspondiente a su participación, e igualado así con cada Compañía respecto al importe del beneficio preferente, se distribuirán los excedentes entre las Compañías y el Estado en la misma proporción de sus aportaciones respectivas.

La fijación de las tarifas ferroviarias

Cuarta. Las tarifas que han de regir en cada Compañía se fijarán, a propuesta de su Consejo de Administración, por el Consejo Superior de Ferrocarriles, sometiendo a la resolución definitiva del ministro de Fomento.

Esas tarifas han de bastar, con sus productos, para cubrir todos los gastos de explotación, cargas financieras, pensiones de retiro, dividiendo fijo asignado a las acciones y beneficio preferente hasta el 2 por 100, así como la prima de buena administración hasta el 1 por 100 a que se refiere la base tercera. El Consejo de ministros, sin embargo, oyendo al Consejo de Administración de cada

Compañía y al Consejo Superior de Ferrocarriles, podrá fijar tarifa inferior a la necesaria para cubrir todas esas atenciones si considera que en algún tiempo o en determinadas zonas españolas no es posible establecer tarifas más elevadas sin daño para la economía nacional.

En tal caso, el Estado, bien satisfaciendo parte de las cargas financieras correspondientes a las Compañías o bien cubriendo directamente el déficit, saldrá la liquidación anual, comprendiendo en ella el beneficio preferente de la Compañía si se comprobara que la insuficiencia de productos obedecía exclusivamente a la disminución de la tarifa impuesta por el Estado.

En este caso, en los años sucesivos el Estado percibirá, después de cubiertos los gastos y cargas y el 2 por 100 de beneficio preferente de las Compañías, lo necesario de los excedentes de beneficios que resulten para reintegrarse del déficit que hubiera satisfecho, sin que puedan distribuirse beneficios en ningún año entre Compañía y Estado, en la proporción de sus aportaciones, hasta que este último haya obtenido dicha reintegración.

Reversión y nacionalización

Quinta. El Estado se reserva la facultad de adquirir todas las acciones de las Compañías concesionarias de líneas cuya media de reversión en toda la red no sea menor de treinta años y durante ese tiempo por el valor que resulte capitalizando al 5 por 100 el dividendo medio obtenido por todos conceptos en los diez últimos años anteriores al del rescate, sin que este tipo pueda ser superior nunca al valor nominal de cada acción ni inferior al que resulte de capitalizar el interés también del 5 por 100 la cantidad que represente el 3 por 100 de dividendo fijo que se le reconozca en estas bases.

Respecto a las Compañías que tengan media de reversión en el conjunto de sus concesiones inferior a treinta años, habrá de hacerse uso de dicha facultad dentro del plazo de reversión que resulte.

La adquisición se hará parcial o totalmente por medio de sorteos, y esas acciones aumentarán las aportaciones del Estado al Consorcio. Las demás aportaciones procedentes de adolantor, obras y adquisiciones de material en las líneas tendrán igual condición de capital acciones para todos los efectos legales, sin perjuicio del derecho expresado anteriormente a percibir el interés del 5 por 100 como cargas de las explotaciones por tales aportaciones.

Las acciones de las Compañías se convertirán en nominativas, y de los Consejos de Administración sólo podrán formar parte extranjeros hasta un tercio de sus componentes, pero sin poder desempeñar los cargos principales de tales Consejos.

Todas las Compañías se entenderán desde luego nacionalizadas y sometidas a las leyes españolas.

Caja especial de valores ferroviarios

Sexta. Para la gestión de todos los asuntos financieros y operaciones previstas en estas bases, o que sean consecuencia de las mismas, se creará, con la denominación de Caja especial de valores ferroviarios, un organismo dependiente del ministerio de Hacienda y convenientemente relacionado con el Consejo Superior de Ferrocarriles.

Este organismo tendrá a su cargo, en cuanto a la Hacienda interesa, toda la parte económica de dichos asuntos y operaciones, y en particular el servicio, emisión y negociación de Deuda especial, contabilidad de anticipos hechos a las Compañías, cobro de las anualidades correspondientes a las mismas y de la participación del Estado en los beneficios de las Compañías; construcción de nuevas líneas, adquisición de obligaciones, así así se estimase conveniente por el Consejo, y, en resumen, como antes se ha dicho, la gestión de todos los fondos procedentes de las operaciones previstas en estas bases.

Igualmente se hará cargo la Caja de las acciones del Estado adquiridas de las Compañías.

También centralizará todas las operaciones contables relativas a la construcción de nuevas líneas, tanto cuando se efectúan con fondos procedentes de la participación en los excedentes correspondientes al Estado, como cuando se realicen con recursos obtenidos median-

te negociación de títulos de la Deuda especial.

Esta Caja, cuyo funcionamiento se regirá por un reglamento especial, tendrá como uno de sus principales fines establecer una separación absoluta entre los recursos y saldos por la misma administrados y los correspondientes a los presupuestos generales del Estado.

Las deudas de las Compañías y las obras y adquisición de material

Séptima. Las obligaciones hipotecarias emitidas hasta la fecha de esta ley por las Compañías ferroviarias quedarán a cargo del negocio común y serán respetadas.

Octava. Las Compañías, al entrar en el Consorcio, deberán liquidar todas sus deudas, salvo las hipotecarias, o asegurar las que no tengan este carácter en forma tal, que en ningún caso, al adquirir el Estado las acciones, puedan pesar esas deudas sobre él.

No podrán las Compañías ni el sucesivo adquirir nuevas deudas ni enajenar sus bienes sin autorización expresa del Estado.

Sobre los valores (Deudas del Estado, acciones, bonos, obligaciones, cédulas, etc.) de cualquier clase que sean, propiedad de las Compañías al iniciarse el nuevo régimen, adquiridos con fondos de reservas constituidas por beneficios no repartidos, se establecerán pactos especiales entre el Estado y las Compañías.

Novena. Las obras y adquisiciones de material que el Estado ha de realizar para mejorar las líneas actuales y ponerlas en buen servicio se harán interviniendo el Estado y las Compañías en la forma que determine el ministro de Fomento a propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles.

La construcción de ferrocarriles secundarios

Décima. Se autoriza al Gobierno para construir directamente, aplicando la legislación de Obras públicas, los ferrocarriles estratégicos, secundarios, complementarios y todos los que han sido aprobados por las Cortes o mediante autorización, y los demás que, con audiencia del Consejo Superior de Ferrocarriles, del de Obras públicas y del de Estado, el Gobierno determine. Se le autoriza asimismo para fijar el ancho de vía y las condiciones de cada uno de esos ferrocarriles, y para la adquisición del material fijo y móvil necesario a los mismos, determinando luego la forma de explotar esos ferrocarriles, bien incorporándolos a las redes actuales o bien en cualquier otra forma que, con los mismos requisitos de audiencia de los tres Consejos expresados, acuerde el Gobierno.

Undécima. Se autoriza al Gobierno para la emisión de Deuda perpetua o amortizable, fijando en este último caso cuándo ha de comenzar la amortización para atender a todos los gastos a que se refieren las bases anteriores, procurando obtener las cantidades necesarias para que al comienzo de cada obra el capital indispensable para no interrumpirla exista en la Caja de ferrocarriles, con aplicación exclusiva a cada obra, entendiéndose para ello ampliados los capítulos del presupuesto correspondientes al pago de intereses y amortización de Deuda.

Asimismo podrá emitirse Deuda para el rescate definitivo de las acciones de las Compañías concertadas.

El rescate y las reclamaciones contra las Compañías

Duodécima. Al rescate se entenderán todas las acciones se entenderán transmitidos al Estado, no sólo los derechos de concesión, sino todas las propiedades y derechos afectos o no directamente a la explotación de las líneas que correspondan a las Compañías.

Asimismo se entenderán transferidas las líneas concedidas a perpetuidad que pertenezcan a dichas Compañías, o igualmente todo el material afecto a las mismas.

Décimatercera. Si en algún caso las Compañías estuvieran en tal situación económica que no pudieran valorarse sus acciones podrán sustituir a éstas, para los efectos de la presente ley, los obligacionistas, con los cuales del Estado habría de regular el Consorcio.

Décimacuarta. Para todas las reclamaciones contra la administración de las Compañías ferroviarias, a partir del Consorcio, se establecerán Tribunales y procedimientos especiales, formándose aquéllos con personal de la Magistratura y de la Administración general.

En cada provincia habrá uno de estos Tribunales, y contra sus fallos sólo pro-

cederá el recurso contencioso-administrativo ante el Tribunal Supremo.

La adquisición de material

Décimacuarta. Todo el material fijo y móvil empleado en la mejora y construcción de los ferrocarriles a que se refirió esta ley será de construcción nacional, y para ello el Gobierno podrá celebrar contratos de suministro durante veinte años con las Empresas fabriles, procurando regular los precios con arreglo a la situación del mercado en cada época.

Si algún elemento de aquel material hubiera de ser importado del extranjero, será preciso que se demuestre la imposibilidad de que en tiempo oportuno la industria española lo facilite; pero ello ha de ser previa información pública y dictamen del Consejo Superior de Ferrocarriles, del Consejo de obras públicas, de la Junta de Protección a la Industria nacional y del Consejo de Estado, resolviendo el Gobierno especialmente en cada caso y no sufra quebrantos, aplazar la ejecución de la obra hasta tanto que la industria nacional se encuentre en condiciones de concurrir a aquélla.

Podrán hacerse adelantos para el ensanche de las instalaciones siempre que se trate de grandes Empresas de solvencia autorizada.

El Gobierno queda autorizado para resolver sobre el ancho de vía de los ferrocarriles actuales y de los que se contruyan en lo sucesivo.

Para todos ellos se procurará unificar el material ferroviario.

La emisión de Deuda.—Otras disposiciones

Décimasexta. Queda autorizado el Gobierno para emitir Deuda perpetua o amortizable a fin de construir en un plazo de cinco a diez años la red nacional de distribución de energía eléctrica proyectada por el ministerio de Fomento hasta 200.000.000 de pesetas.

Décimaséptima. Esta ley será obligatoria para todas las Compañías ferroviarias de servicio general y uso público, y por virtud de la misma se entenderán modificados sus estatutos en cuanto se opongan a su cumplimiento. También se entenderán derogadas las leyes que se opongan a lo que en estas bases se establece.

El Gobierno aplicará estos preceptos a todas las Compañías de servicio general y uso público que estime deban ser objeto de transformación en su régimen, procurando formar redde de la mayor extensión posible para que la administración resulte más fácil y beneficiosa para los intereses generales.

Al aplicarse este régimen, las Compañías equiparán las líneas que les hubieran sido conferidas a perpetuidad con las de reversión, y para todos los efectos legales el tiempo de la concesión se entenderá de noventa y nueve años a partir de la fecha en que las líneas fueron concedidas.

Décimooctava. Queda acordada por la presente ley la absoluta exención de impuesto por ampliación de capital, creación y emisión de nuevas acciones, operaciones de conversión y nacionalización de valores ferroviarios, fusiones y adquisiciones de líneas para completar y perfeccionar las redes de las Compañías, y en general cuantos actos se realicen como consecuencia de las presentes bases.

Décimanovena. Todas las cuestiones que surjan entre las Compañías y sus agentes serán sometidas al arbitraje del Gobierno, el cual, oído el Instituto de Reformas Sociales, resolverá, siendo obligatorio su acuerdo.

Vigésima. El Gobierno en el término de un mes desarrollará las presentes bases en el articulado de una ley y dará cuenta a las Cortes.

Obras públicas

Por lo que respecta a Obras públicas, se autoriza al Gobierno para emitir Deuda hasta 648.000.000 de pesetas, para construcción de carreteras y puentes, incluidos en el plan general del Estado, hasta 493.000.000, para la reparación de carreteras del Estado; hasta 157.000.000, para los caminos vecinales y puentes económicos, hasta 900.000.000, para obras hidráulicas, de riego, de defensa de poblaciones y encauzamientos para abastecimientos de aguas; hasta 60.000.000, para faros y puertos, entre los cuales se incluyen a los de Algeciras, Larache y Ceuta; has los 4.000.000 para la construcción de balizas, y hasta 20.000.000, para avalar el interés de los empréstitos indispensables que realicen las Juntas de Obras de los principales puertos.

Al pago de los intereses y amortización de la Deuda que se emita en uso de la autorización anterior, se declararían afectos los créditos consignados en los capítulos 20, artículo 1.º, concepto 1.º al 6.º; capítulo 2.º, art. 2.º; capítulo 21, artículo único; capítulo 24, artículos 1.º, 2.º y 3.º; capítulo 17, art. 2.º, concepto 3.º; capítulo 23, art. 1.º, concepto 1.º, artículo 2.º, concepto único, todos los de la Sección 8.ª del presupuesto vigente, y capítulo 1.º, art. 4.º, conceptos 1.º y 2.º de la Sección 13 de dicho presupuesto, y además el capítulo 23, art. 1.º, concepto 2.º de la Sección 8.ª en la parte no comprometida como

garantía de los empréstitos autorizados que llenen en circulación las Juntas de Obras de puertos.

Agricultura, minas y montes

Sobre agricultura, minas y montes se autoriza al Gobierno hasta 110.000.000 de pesetas para los trabajos de investigación científica, establecimientos agrícolas, ganado, maquinaria, semillas y otros elementos de trabajo; hasta 44.300.000 pesetas, para explotar sustancias minerales no descubiertas o cuya producción sea insuficiente para las necesidades de la producción nacional, alumbramiento de aguas, etc.

Se dedicarán hasta 106.000.000 de pesetas para dar mayor impulso a los trabajos hidro-lógico-forestales, repoblación de terrenos eriales y esteparios, aplicación de la ley de 24 de Junio de 1908, ordenaciones de montes, construcciones de casas y caminos forestales, ejecución de desfilades y amojonamientos, establecimiento de nuevos viveros y ampliación de los existentes, sequeñas, depósitos de semillas, catálogos, Instituto de experiencias técnico-forestales, extirpación de plagas, redención de servidumbre, fomento de pastizales y de la riqueza piscícola, construcción de un edificio para Escuela de Ingenieros de Montes, aumento de la guardería forestal y del personal facultativo indispensable para el rápido desenvolvimiento de este servicio.

Al pago de la anualidad y la amortización, en su caso, de la Deuda que se emita en uso de la autorización a que se refiere este artículo, se considerarán afectos los créditos que figurarán en el capítulo 7.º, artículos 1.º, 2.º y 3.º; capítulo 9.º, artículo 1.º, conceptos 12 y 13, y artículo 2.º, concepto 6.º; capítulo 10, artículos 1.º, 2.º y 3.º, y capítulo 26, artículo único, conceptos 2.º y 3.º, y se conceda el suplemento de crédito necesario para completar la anualidad correspondiente al servicio de agricultura y montes que carezca de consignación suficiente en el presupuesto actual sin que dicho suplemento de crédito pueda exceder en ningún caso de 12.000.000 de pesetas.

La apertura de Información

La Comisión permanente de Fomento se reunió poco después de que leyera el proyecto el ministro y acordó nombrar ponente al ingeniero señor Peña, sustituto al señor Castejón, como ex director de Obras públicas, colaboradores, en el mismo concepto, a los señores Ruano y Armiñán.

Este, en nombre de la izquierda liberal, solicitó que fuera desglosada la parte que afecta a los transportes ferroviarios, pues podría suceder que todos o la mayoría estuviesen conformes en los demás extremos, y no habla razón para que se atasquen si aquéllos no obtuvieran la aprobación de la Cámara.

Acordóse consultar sobre este punto al ministro.

Se decidió que antes de dictaminar se abra por escrito una información hasta el sábado de la semana próxima.

Reliquias de San Ignacio de Loyola

A mediodía han regresado a Hendaya, conducidas por el provincial de los jesuitas en Roma las reliquias y el cráneo de San Ignacio de Loyola, que serán expuestas en el monasterio de Loyola con motivo del cuarto centenario de la herida del santo.

Desde Hendaya fueron trasladadas las reliquias en automóvil a Iruya, donde esperaba la Diputación y el Ayuntamiento.

Desde Iruya vinieron aquí en el mismo coche.

En el trayecto salieron a rendir homenaje a las reliquias los Ayuntamientos y los vecindarios de Oyarzun, Rentería, Pasajes y Alsa.

A la llegada a San Sebastián se depositaron en la Iglesia parroquial y San Ignacio, y a las seis y cuarto se organizó una procesión, que condujo el cráneo y las reliquias a la Diputación.

En la comitiva figuraban tres bandas de música, las Corporaciones locales, comunidades religiosas y las Congregaciones.

Presidieron los gobernadores civil y militar el alcalde y el comandante de Marina.

Enorme muchedumbre contempló el desfile. Carraban la marcha una sección de miqueletes y una compañía del regimiento de Sicilia.

A la llegada a la Diputación pronunciaron elocuentes discursos el presidente de esa Corporación, el alcalde y el provincial de los jesuitas en Roma.

Después se trasladó las reliquias a la Residencia de los Jesuitas.

Mañana, en automóvil, serán conducidas al monasterio de Loyola.

La Diputación irá con ellas.

En la semana próxima serán devueltas a Roma.

EL CAFE-RESTAURANT INGLES

de la calle de Sevilla números 4 y 6 está sólidamente acreditado, Su esmeradísimo servicio de que ha dado constantes pruebas en infinidad de banquetes, han consolidado la marocida fama que goza de antigua.

CORTES EN EL SENADO

Sesión del día 13 de Mayo de 1921

Se abre ésta a las cuatro menos diez, ocupando la presidencia el señor Sánchez de Toca.

En el banco azul están los señores ministros de Marina, Guerra y Trabajo

Regular concurrencia en los escaños.

RUEGOS Y PREGUNTAS

El señor Guillón reitera un ruego formulado hace bastante tiempo acerca del Consejo de Administración de las minas de Almadén y Arsyanes.

El marqués de Camps solicita protección para la industria alpagatera.

El señor Fabié se adhiere al ruego. El ministro de la Guerra, en nombre del Gobierno, ofrece estudiar el medio de prestar a esa industria la protección posible.

El marqués de la Hermida se lamenta de las malas condiciones en que está establecida la cría caballar.

El ministro de la Guerra ofrece documentarse debidamente para contestar con amplitud al marqués de la Hermida.

El marqués de la Hermida rectifica. El marqués de Cabra censura la disposición del ministro de Fomento restringiendo la exportación del aceite.

Ruega a la Mesa que transmita al ministro de Fomento su deseo de que concurre a la Cámara el próximo miércoles.

La presidencia ofrece complacerle.

ORDEN DEL DIA

Continúa el debate acerca del dictamen sobre aumento de 600 plazas de oficiales terceros en el Cuerpo de Co-reos.

El señor Guillón Sol consume el primer turno en contra de la totalidad, haciendo ciertas observaciones para mejorar el dictamen.

Le contesta por la Comisión, el señor Sáenz de Quejón, y aduce en defensa del dictamen razones parecidas a las expuestas por el ministro de la Gobernación en la sesión anterior.

El señor Romero Girón interviene para alusiones, consolidando la argumentación que hizo al apoyar su voto particular.

Rectifica el señor Guillón Sol, quien cree que el aumento de plazas en Co-reos sólo beneficiará a los altos empleados.

Queda aprobada la totalidad del proyecto.

Se pasa al articulado, y se aprueban sin discusión los artículos primero, segundo y tercero.

Al cuarto apoya un voto particular el señor Chapaprieta.

La Comisión acepta el espíritu del voto, pero no la letra como adición al artículo.

El señor Chapaprieta se lamenta de que no se le acepte íntegramente el voto.

El ministro de la Gobernación reconoce la importancia del contenido del voto autorizando al Gobierno para reforzar la renta de Co-reos, y por eso, el ministro, con la venia de la comisión dictaminadora, ha dado una nueva redacción al art. 4.º, recogiendo lo substancial de ese voto.

Se prorroga la sesión hasta que se termine la discusión de este dictamen.)

El señor Chapaprieta se da por complacido.

El señor Guillón Sol estima que la nueva redacción debe ser impresa antes de aprobarse.

Tal ha sido, al menos, la práctica establecida en el Senado.

El ministro de la Gobernación cree que no procede ese trámite, porque basta que el autor de la enmienda o del voto se conforme.

El señor Romero Girón hace algunas observaciones de importancia.

El señor Chapaprieta coincide con el señor Romero Girón, y entiende que un asunto de tal importancia debe aplazarse hasta que lo explique el ministro de Hacienda.

El ministro de la Gobernación estima que en eso de la duplicidad debe haber un error material sin importancia.

Se aprueba el artículo 4.º, con la nueva redacción.

El proyecto, aprobado, queda sobre la mesa para votación definitiva.

Se levanta la sesión a las ocho y veinte.

EN EL CONGRESO

Sesión del día 13 de Mayo de 1921

Comienza la sesión a las tres y treinta

ta y cinco, bajo la presidencia del señor Sánchez Guerra. En el banco azul, los ministros de Instrucción y de Fomento, este último de uniforme. La Cámara, poco concurrida. Se aprueba el acta de la sesión anterior.

Los proyectos de Fomento

El ministro de Fomento usó de la palabra para explicar los proyectos que va a leer a la Cámara, y que van por reparado. El señor presidente de la Cámara dice que no puede permanecer callado ante la pérdida que representa para la Patria la muerte de don Emilio Pardo Bazán. Dejó un eloquente y sentidísimo recuerdo a la memoria de la eximia escritora.

Cree interpretar el sentir de la Cámara al expresar este duelo, que es de la nación. (Aplausos.)

El marqués de Villabragima se queja de las molestias ocasionadas al pueblo de Madrid por las disposiciones del señor Millán de Priego, pero sobre esto entiende que queda un problema latente que es preciso resolver.

Censura la política que viene desarrollando el ministro de la Gobernación desde que ocupó el cargo, especialmente en cuanto compete a la Dirección de Seguridad, puesto que el ministro es claramente responsable de sus determinaciones.

Pregunta al ministro si se hace responsable de las determinaciones del señor Millán, y añade que el más agraviado de todos es el gobernador de Madrid.

El presidente llama la atención al orador, de que han de entrar en el orden del día.

El marqués de Villabragima ruega se le reserve la palabra para la próxima sesión. Se entra en el orden del día, y pasa el Congreso a reunirse en secciones a las cinco y treinta.

Se reanuda la sesión a las seis y diez.

El proyecto sobre arriendo de la renta de Tabacos

Preside el señor Bullón. En el banco azul, el ministro de Hacienda. El señor Saborit reanuda el discurso que comenzó en la sesión anterior.

Habla nuevamente de las garantías que exige para que los obreros que trabajan en la Compañía Arrendataria puedan gozar de todos sus derechos.

Añuncia que los socialistas buscarán todos los medios reglamentarios para impedir que el proyecto sea ley sin las enmiendas que consideren necesarias.

El discurso del diputado socialista no es otra cosa que la petición de que en el contrato se hagan constar todas aquellas cláusulas que aseguren el máximo de garantías para el elemento obrero.

El señor Usara Bugallal le contesta por la Comisión. El señor Saborit rectifica, y señala los casos de políticos conservadores y liberales que han favorecido a determinadas Compañías desde el Poder, y luego aceptaron cargos en la Tabacalera.

(Los señores Villanueva y Rodríguez Viguri interrumpen.) Insiste en que es preciso poner fin a estas cosas, y repite su ruego al ministro de Hacienda para que se garanticen los derechos de los obreros.

También pide que las cuentas de la Compañía sean sometidas al conocimiento del Estado.

Resumen del debate

El ministro de Hacienda hace el resumen del debate. Los señores Lindó y Nougés hacen unas aclaraciones respecto a la presentación de enmiendas. Se levanta la sesión.

Notas políticas

El proyecto de casas baratas

La Comisión del Trabajo del Congreso que preside el subsecretario de dicho departamento, señor conde de Altea, terminó ayer la redacción del dictamen sobre reforma de la ley de Casas baratas.

Trátase de un proyecto importantísimo, que ha sido estudiado concienzudamente y que de seguro pasará con facilidad en ambos Cuerpos Legislativos.

Se fija en el dictamen la cantidad de 100.000.000 de pesetas, para préstamos al 3 por 100, con destino a la construcción de casas baratas, con garantía hipotecaria, que se irán emitiendo a medida que el Gobierno lo considere necesario.

El 25 por 100 de las cantidades que se emitan será para Cooperativas constructoras de casas baratas.

Se declara obligatorio para los Ayuntamientos formular un plan de esa clase de edificios, y se destinará a éstos el importe de las fianzas de inquilinato, de las que se incautarán los Municipios mediante un papel especial.

La casa barata que sea propiedad de quien la habite no podrá ser objeto de embargo ni apremio una vez pagado el precio de la misma.

Se destinará 1.000.000 de pesetas para subvenciones y 3.000.000 para garantía de renta, que quiere decir que la diferencia entre el capital que se ha prestado y el precio del alquiler lo dará el Estado.

MAXIM'S Restaurant de noche. Restaurante de primer orden, reputado como el mejor en su clase por contar con todo género de comodidades. Todos los días, «Te-danzan» de cinco a siete de la tarde. Miércoles y sábados, de moda. «Souper» a la salida de los teatros. Comidas a la carta. Excelente orquesta de zili-gaens. En suma, es el sitio más delicioso de Madrid, que une a sus muchos atractivos la bondad de su temperatura, agradable en todo tiempo. TELEFONO 12.88 - M

Apartado 320.

El entierro de la condesa de Pardo Bazán

A las diez en punto llegó a la casa mortuoria el clero parroquial con cruz alzada, que rezó un responso, organizándose inmediatamente la comitiva.

El coche fúnebre era arreado por ocho caballos, y el féretro era de caoba con herrajes de acero.

Formaban el duelo, en representación de la familia Real, los marqueses de Velada y de Canillejas, y don Gabriel Pastor, por la familia el general Cavalcauti, y con diversas representaciones el señor Sánchez Guerra y el general Weyler.

El Gobierno ha asistido también en pleno. La comitiva.

Al entierro de la eximia escritora, cuya muerte constituye una grave pérdida para las letras patrias, acudió un enorme gentío, entre el que destacaba la aristocracia y la intelectualidad.

Como dar nombres resultaría poco menos que imposible sin omitir alguno, nosotros, sólo hemos recogido aquellos que por su significadísima popularidad pueden representar todas las ideas, partidos y clases.

Entre otros, vimos a los señores siguientes: Linares Rivas, Rodríguez Viguri, Rivas (don Natalio), general Luque, Royo Villanova, general Barbón, Espada (don L.), Hoyos Vincent, Weyler, Sánchez Guerra, duque de Almodóvar, Rodríguez de la Peña (don J.), conde de Romáñones, Silió, Carracido, marqueses de Camarasa y Santofia, general Zabaiza, Vázquez de Mella, Melgares (don Ramón), Canals, Francés, Cosío, Rodríguez (don L.), conde de Maceda, duque de Valencia, marqués de Espejo, señor Morán, canónigo, en representación del obispo de Madrid, el director de Bellas Artes, Prast, Brucete, el embajador de la Argentina, condes de Limpías y Torredos, Maura, Llanos Torriglia, Recaséns, García Martí, Comisiones de estudiantes de Filosofía y Letras, Romero Martínez, Mirínez (don J.), Millán Astray, Alba, Francisco Rodríguez, Cifal, general Marina, Besteiro, Ordóñez, Wais, conde de Pinofiel, Pérez Lugín, Santos Escay, general Romero Biencinto, García Durá, Conmelarán, Usera, Bugallal, Fernández Barrón, Suárez de Puga y don José del Moral, diputado a Cortes por Coruña, que ostentaba la representación del Centro Republicano de Aiteasnos.

Al cementerio. Al llegar el entierro a la plaza de España se despidió el duelo, continuando el coche fúnebre al cementerio de San Lorenzo, donde recibió cristiana sepultura el cadáver de la ilustre escritora.

Cuando lleve enterrada los cinco años que marca la ley, se trasladarán sus restos a la casa solariega de la Torre de Meiras, donde definitivamente, reposará en un nicho, cuyo dibujo había trazado doña Emilia.

NOTAS DE GUERRA

Matrimonios. Se conceden reales licencias para contraer matrimonios al capitán de Intendencia don José Bonet; a los tenientes de Artillería don

Rómulo Viala y don Ulpiano Irazoz y al capitán de la misma Arma don Aurelio Díz.

Destinos

Destínase a la Comisión de movilización de Industrias civiles de la sexta región, al capitán de Ingenieros don Enrique Moreno.

DE MARRUECOS

Un combate sangriento

Noticias oficiales. El alto comisario telegráficamente al ministro de la Guerra lo siguiente: Según me comunica el comandante general de Larache, ayer a las cuatro y media salieron sus fuerzas marchando por el macizo de Beni Brafet, hasta Gaitán avanzando con escasa resistencia hasta extensa meseta de Addama situada a unos 1500 metros más al Sur de Gaitán, que quedó dominada a las siete con dos posiciones más y una de enlace denominada Badela.

Mom ntos después densa niebla cubrió todo el monte viéndose obligado a detener movimiento ofensivo hasta las diez que empezó a despejarse.

Enemigo empezó a acudir las crestas desde primeros momentos aumentando considerablemente favorecido por la niebla constituyendo la totalidad de las cabillas de Sumata, Beni-Gerfel y Beni Ares, esta última concentrada según confidencias en colinas de Tassa, acudió en grandes grupos perfectamente organizados en contacto con nuestras fuerzas.

El enemigo a dejado en nuestro poder más de treinta cadáveres.

Por nuestra parte hemos tenido las siguientes bajas: Manuel de Mendoza Iradier, muerto (a férez) teniente Angel Martínez, muy grave y Manuel Santamaría ídem, y alférez Rafael T-jero, menos grave.

Miguel Laguna Campos, muy grave, sargento, Manuel López y soldado José Cabrel, muertos; José Muñoz Pizarro, grave, y Joaquín Ramón, menos grave; cabo, Luis Alvarez y soldado, Antonio Zaragoza, Enrique Granados y Juan Puente, graves; 18 indígenas muertos, y 68 heridos.

Teniente Diego Díaz Trechuelo, muy grave y comandante Agustín Mateo García, y capitán Alfonso Barrera Campos, contusos, los tres de las Navas.

Lino Escribano Domínguez y Modesto González, contusos, todos de las Navas; soldado Francisco Palr, muerto; Manuel Serra, herido leve, Francisco Fernández, herido grave, Teodoro Carretero, menos grave, y Antonio García, leve.

Boletín religioso

Santo del domingo 15 de Mayo de 2191

SAN ISIDRO LABRADOR (fiesta de Mártir). Además los santos Andrés Casio, Isidoro, Manco, Máximo, Pablo, Pedro, Victoriano y Vitensido, mártires; Simplicio, obispo, Santos Dionisia y Dima, vírgenes y mártires. Rósula, vírgen; Santos españoles; el del día y los santos bispos y mártires discípulos de Santiago Torcuato, Cecilio, Iudalecio, Segundo, Testifonte y Heriqueo, mártires; Vitorio, presbítero y mártir con los niños escollos Clementio y Fermiano.

Milagro del día. H. bía reprendido a San Isidro Labrador su

amo el señor de Vargas lo mucho que oraba durante el día, creyendo que esto perjudicaba ba el trabajo agrícola.

Un día fué el amo a la era y vió a San Isidro orando, ya ita ha reprenderle, cuando notó que la yunta continuaba arando guiada por un ángel.

Santo del lunes 16 de Mayo de 1921

SAN JUAN NEPOMUCENO. Además los santos Aulas y Pelegrín, obispos y mártires; Fidolo, abad; Aquilino, Félix, Genadio y Victoriano mártires; Simón «Strka» fundador; Domnolo, Honorato, Modestamo, Pussadio, Rignoberto y Ubaldo, obispos; Santa Máxima, vírgen, Santo español: San Vite-sindo, mártir en Córdoba.

Milagro del día

Fatigado y sediento se encontraba un día el ama de San Isidro Labrador, cuando llegó al campo cerca de Madrid y preguntó al Santo don le encontraría agua para beber. Estaba en un sitio árido en que jamás había habido agua y San Isidro dijo al señor: «Cuando Dios quiere, aquí agua habrá», e hirió la tierra con la quijada y brotó la fuente que día hoy se ve cerca de la ermita del Santo. Pero ya va mezclada con agua de otros manantiales, por disposición de los Hermanos de la Sacramental.

ESPECTACULOS

ESPAÑOL.—A las 10 y 1/2 y 6 y 1/2, La única verdad.—Las alas de la hormiga. COMEDIA.—A las 10 y 1/4, ¡Tío de mi vida!—El Relicario. A las 6, ¡Tío de mi vida! y El relicario. CENTRO.—A las 10 y 1/2, Una madre. A las 6 1/2, Ramo de locura. APOLO.—A las 10 y 1/2, El parque de Sevilla. A las 6 1/2, Las bribonas y El querer quita el sentido. COMICO.—A las 10 1/2, La quinta del misterio. A las 6 y 1/2, La quinta del misterio. LARA.—A las 6, Frente a la vida y última se mana de Pastora Imperio. A las 10 y 1/2, El puesto de antiquités de 31 domero Pagés y Pastora Imperio. CERVANTES.—A las 6, Bohemios. A las 7 1/2, La canción del olvido. A las 10, No te cases, que peligras. A las 11, Señoras, a sindicarse. MARTIN.—A las 10, La conquista de Pardillo. A las 6, El niño judío. NOVEDADES.—A las 6, La Remolino. A las 7 1/4, El compañero cocido. A las 9 y 1/2, Que sea enhorabuena. A las 10 1/2, Las apariencias engañan. A las 11 y 3/4, Los amores de la Filo. NFANTA ISABEL.—A las 10, La sillita y La doncella de mi mujer. A las 6, Las superherbas. CIRCO WILLIAM PARIKH.—Compañía internacional de circo, que dirige Leonard Parish. A las 9 3/4. IDEAL ROSALES.—A las 6 y a las 10, Gran compañía de variedades. LATINA.—A las 6, La guardia amarilla. A las 7 1/4, Los chicos de la escuela. A las 10 1/4, La verbena de la Paloma. A las 11 1/2, Los chicos de la escuela. COLISEO IMPERIAL.—A las 6, La República de la Broma. A las 10 1/2, De hombre a hombre. La vida es así. ESLAVA.—A las 10, No te ofendas, Beatriz. A lys 6, El reino de Dios.

IMPRENTA «ARTES GRAFICAS» Meléndez Valdés 29 duplicado

Servicios de la Compañía Transatlántica

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, MEXICO. 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-MEXICO. 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 Sabanailla, Curacao, Puerto Cabello y La Guayra, Puerto Rico, Canarias, Cádiz y Barcelona. LINEA DE FERNANDO POO. Saliendo de Barcelona, de Valencia, de Alicante, de Cádiz para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma y puertos de la costa occidental de África. Regreso de Fernando Póo haciendo las escalas de Canarias y de la Península indicadas en el viaje de ida. LINEA BRASIL-PLATA. Servicio mensual, saliendo de Bilbao, Santander, Gijón, Coruña, Vigo y Lisboa (facultativa) para Río Janeiro, Mon-

tevideo y Buenos 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 favorables y pasajeros, a quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Todos los vapores tienen telegrafía sin hilos. También se admite carga y se expiden pasajes para todos los puertos del mundo, servidos por líneas regulares. Las fechas de salida se anunciarán con la debida oportunidad.

VICKERS, SONS AND MAXIM LIMITED

Oficina en Londres: 32, Victoria Street, S. W.—Constructores de buques de todas clases tanto de guerra como mercantes, máquinas marinas, blindajes, artillería de todos calibres para Ejército y la Marina, cañones de tiro rápido de los sistemas Vickers, Maxim, etc.; ametralladoras y municiones.—Fábricas que posee esta Compañía: Astilleros de Barrow-in-Furness (antes Naval construcción and Armaments C.º Ctd. at Arrow in-Furness); fábricas de aceros, cañones y blindaje de Scheffeld (River Bon 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 C.º 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 guerra,

fábrica en North Knot, para proyectiles; polígonos de Eskmeal y Eynsford.—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 «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: «Na-

tal», crucero de primera clase de 13.550 toneladas y 23.500 caballos; «Senfnel» y «Skinuscher», crucero tipo «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 13.000 caballos; «Hogue», crucero de primera clase de 12.000 toneladas y 21.000 caballos; «Porwer ful», 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 Japon», 8.000 toneladas y 10.000 caballos. Además, desde el año 1873 hasta la fecha se han construido 70 buques de distintas clases.

J. Maestú & Compañía

CONSTRUCCIONES NAVALES

VIGO BOUZAS

Telegramas } MAESCIA — VIGO -- TELÉFONO 161
 Telefonemas }
 Constructores de toda clase de embarcaciones, máquinas, calderas, accesorios, etc., etc.
 Especialidad en vapores de pesca, para la pareja y sardina.
 Reparaciones de buques.
 Pídanse presupuestos.

IBARRA Y COMPAÑIA

SEVILLA

VAPORES DE LA COMPANIA

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 Sⁿ Vicente, 1.817; Cabo San Antonio, 1.991; Cabo Quejo, 1.691; Cabo F^{as}, 1.691; Cabo Palos, 1.697; Cabo Trafalgar, 1.518; Cabo Ortugal, 1.453; Cabo Creus, 1.421; Cabo Prior, 1.026; Cabo Silleiro, 1.026; Itálica, 1.070; La Cartuja, 808; Triana, 748; Vizcaya, 831; Ibaizábal, 742; Luchana, 395; Cabo Santa María, 156.

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

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

GRAN PREMIO DE HONOR EN LA EXPOSICIÓN UNIVERSAL DE BUENOS AIRES 1910

VICTOR LARASQUEPA

MANUFACTURERA MECÁNICA EIBARRESA

Escuela de Artes y Oficios de San Sebastián

EIBAR (GUIPUZCOA) (ESPAÑA)

ANUARIO GARCIBALLOS

PARA 1919-1920

Un volumen de 2.000 páginas editado lujosamente y encuadernado, 25 PESETAS en España, franco de porte.

Comprende la situación financiera de las 5.000 Sociedades existentes en España, un estudio económico de nuestra riqueza nacional, así como del estado actual de nuestra Hacienda, con minuciosos datos de la Agricultura, Minería, Industria, Banca, Bolsa, Comercio, Comunicaciones, etc.

Pedidos de ejemplares a «Ilustración Financiera».

Calle de Rodríguez San Pedro, 60. MADRID

Cube higienique

OZ EL MEJOR DESINFECTANTE del mundo. Purifica el aire por su acción raras.

esté. Evita la gripe y ahuyenta toda clase de insectos y mosquitos. Olor agradable y constante. De gran utilidad para los barcos. Duración más de un año.

CUBE HIGIENIQUE OZ

Representación general para España y Portugal:
L. Montilla.—R. Ingunza
 ROLLO, 2.—MADRID

COLEGIO DEL CARDENAL CISNEROS

Párvulos Primera y Segunda Enseñanza
 Incorporado al Instituto de San Isidro en 1881

Costanilla de Santiago, 6 Madrid

Este antiguo Centro de enseñanza, que cuenta con un excelente CUADRO de PROFESORES, ofrece como irrecusable garantía para las familias, los excelentes resultados, que sus alumnos han obtenido siempre, en los exámenes oficiales. Pídan BOLETIN, con detalles y condiciones al DIRECTOR

D. F. Barbero y Delgado

DOCTOR EN CIENCIAS FÍSICO MATEMÁTICAS

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

SE ENVIAN PRESUPUESTOS, PLANO Y ESPECIFICACIONES AL SOLICITARLOS

VAPORES CORREOS TRASATLÁNTICOS

Pinillos, Izquierdo y C.^a, de Cádiz.

SERVICIO AL BRASIL Y RIO DE LA PLATA

por los nuevos y rápidos vapores

NFANTA ISABEL.....	de 10.000 toneladas (dos hélices).
BARCELONA.....	de 7.500 id.
CADIZ.....	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. Requeasa e Hijos.—En Málaga, Sra. Viuda de López Ortiz.—En Cádiz, Gerente de la Compañía San Agustín

SERVICIO QUINGENAL

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

Este servicio lo practican los vapores correos

MIGUEL M. PINILLOS.....	de 4.500 toneladas.
CONDE WIFREDO.....	de 5.000 id.
MARTIN SAENZ.....	de 5.500 id.
FIGUEROA.....	de 6.000 id.
CATALINA.....	de 8.000 id.
BALMES.....	de 6.500 id.

Société des Moteurs Chaléassière

Société Anonyme au Capital de 4.000.000 de francos

SAINT-ÉTIENNE



Moteurs a Combustion

Utilisation de tous les Combustibles liquides

HUILES DE HOUILLE

Pétroles	Moteurs fixes	Mazouts
Naphtes	Groupes électrogènes pour stations centrales	Schistes
	Groupes de Secours pour Stations Hydro Electriques	

Moteurs marins Marine de guerre Marine de commerce
 Groupes Électrogènes de Bord

Agencia en España: Director, F. DURAND, Ingeniero.—Ap. 176.—Sevilla

ACADEMIA SERRATE

Especial de preparación para ingresar en el CUERPO DE CORREOS

Admite alumnos internos, medio pensionistas, vigilados o externos, recibiendo la enseñanza en la sección más en armonía con los conocimientos que posea el alumno, pudiendo solicitar clases especiales además de las generales. Los honorarios son 35 pesetas mensuales, los alumnos del ejercicio previo; 40, los de la oposición y 50, los que estudian la preparación completa. Los alumnos medio pensionistas abonan 110 pesetas y los internos 200; la Academia Serrate cuenta con un cuadro de Profesores, Jefes del Cuerpo de Correos y técnicos en contabilidad. Es una de las Academias que ha ingresado en el Cuerpo de Correos, mayor número de alumnos, distinguiéndose de los demás opositores por la excelente preparación que han demostrado en los ejercicios de oposición.

San Bernardo número 1 pral.—MADRID

MORTIS

Es el invento más maravilloso del siglo para la destrucción infalible de toda clase de parásitos, chinches, pulgas, piojos, polilla, mosquitos, ratones y ratas.

El insecticida "MORTIS", no tiene rival en el mundo, no mancha las ropas y su uso no es peligroso ni molesto.

Venta exclusiva en el Kiosco de Alcalá, 28, frente al Capricho.



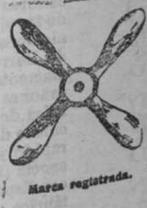
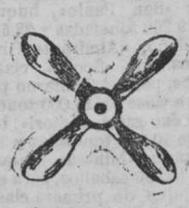
The International Paint & Compositions C., Ltd

(Antes HOLZAPFELS 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 once Gobiernos y más de seiscientas Empresas marítimas y Casas navieras.

Fabricantes de los esmaltes y conocidas pinturas preparadas "Lagoliz"

PATENTES AL COBRE PARA FONDOS

1) buques de madera, patente NATIONAL. patente DAMBOLINE (para carboneras y bodegas) BOOTTOP, y del sin rival limpia metales ALAJOL

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

También casas en Glasgow, Liverpool, Cardiff, Génova, Copenhague, Nueva York y Ode (Rusia)
 Agencias y depósitos en todos los puertos donde hay diques?