

MERCURIO REVISTA COMERCIAL IBERO-AMERICANA

Fundador:
D. José Puigdollers Maciá

Directores:
D. Rafael Vehils
y D. Mariano Viada

Dirección artística:
D. Pedro C. Abarca



SUBSCRIPCIÓN
España, un año. . . 40 pesetas
Extranjero, un año . 50

OFICINAS
Barcelona. Rambla de las Flores, 1
Madrid Velázquez, 96

Se publica semanalmente, alternando la edición ilustrada de política económica e informaciones generales, con la comercial y de transportes

AÑO XXIII

BARCELONA 4 OCTUBRE DE 1923

NÚM. 447

SUMARIO : Crónica Española, por Baldomero Argente. — Comunicaciones marítimas postales con América y Filipinas. — Crónica Argentina, por R. Monner Sans. — La Confédération Internationale des Travailleurs Intellectuels : Federación Iberoamericana para el trabajo intelectual, por Pablo M. Turull. — Ríos navegables de Sud América : Sus puertos y sus ciudades, por Pedro Diviu

CRÓNICA ESPAÑOLA

La crisis. — Sus causas originales. — La parálisis del Gobierno. — Criterios sobre Marruecos. — La disyuntiva fatal. — Situación del Ejército. — La Hacienda. — El empujón de la realidad



Pongo la pluma sobre el papel para escribir la Crónica española sin que venga a sus puntos la palabra crisis. Seis lleva la actual situación en los nueve meses ; y aun descontando aquellas que, como la salida de Romanones para la Presidencia del Senado, estaban anunciadas desde el principio, quedan bastantes para que el Gobierno dé la impresión de estar en permanente trasiego.

Los pretextos varían ; pero las causas originales son las mismas. Pueden reducirse a tres : Marruecos, desbarajuste de la Hacienda e impotencia espiritual del Gobierno, no ya para dominar esos problemas, sino para acometer seriamente su resolución. Claro está que esta impotencia del Gobierno no es culpa que yo imputo a los Ministros individualmente, sino al conjunto, a la colectividad del Ministerio, resultado de la situación política.

Estas tres causas han determinado la más reciente crisis. Sus pintorescos episodios, alguno de ellos, como la suspensión de la jura, inédito en los anales políticos, han ocultado el fondo grave de esa crisis : no es una discrepancia de criterios entre varios Ministros ; en el fondo todos ellos concuerdan ; es la imposibilidad de dar un paso hacia la solución de los problemas, la parálisis de la voluntad, la volatilización de la energía, en una palabra : la incapacidad para gobernar.

El más apremiante de todos los problemas es Marruecos. En torno de él zumba la más confusa y embarullada gritería. Si agrupamos las opiniones discordes por su afinidad, pueden aquéllas reducirse a cuatro criterios capitales, a saber : 1.º, el abandono ; 2.º, la captación de indígenas, mediante derrama de favores individuales y colectivos que los induzca a someterse ; 3.º, la permanencia en posiciones y negociación con Abd-el-Krim para restablecer la paz, y 4.º, la ejecución rápida de una vigorosa campaña militar que, asistida por una política diestra y perspicaz, someta a los enemigos y los desarme.

Las dos políticas intermedias son las que venimos realizando con infeliz resultado. Pero sus daños son tan notorios, que no hay hombre de gobierno ni persona que se haya aso-

mado reflexivamente a nuestra realidad africana capaz de patronizar ninguna de esas dos soluciones. Cualquiera de ellas nos lleva al desangramiento y a la ruina, a la descomposición de la máquina del Estado, quizá a la revolución. Quedan en pie como soluciones únicas, en las circunstancias a que se ha llegado, el abandono de nuestra zona de Marruecos o la campaña enérgica y eficaz para concluir de una vez.

El primer convencido de la fatalidad de esa disyuntiva es el Gobierno. Cualquiera de ella, sin embargo, tiene razones fuertes en contra suya, hartas dichas para repetidas. Optar, requiere un esfuerzo de voluntad, un acto de energía que sería sencillo en un Gobierno vigoroso, pero que es un obstáculo tal vez indominable en un órgano director de los intereses públicos aquejado de ataxia. Y perplejos entre uno y otro extremo del dilema, acercándose alternativamente a una u otra de las contrapuestas soluciones, la realidad de nuestra conducta en Africa es un sistema híbrido que reúne todos los inconvenientes de los criterios claros y nos arrastra dolorosamente hacia todos los desastres.

Está España en un momento en que necesita para triunfar de las adversidades una vigorosa capacidad ejecutiva ; y tenemos un Gobierno paralítico. Reitero que no es culpa suya ; no hay agravio para las personas. Es un resultado de la descomposición política de España, fruto de su descomposición social. El problema social domina el político y todos los que de éste dependen. La debilidad y enflaquecimiento de la clase media impide que ésta tenga un criterio dominante y director en los asuntos nacionales. La clase media, atenta a sus angustias y privaciones, en lucha desesperada por la vida, delega sus funciones gobernantes en los políticos profesionales, que se ven así faltos de verdadera fuerza para gobernar.

Y en defecto de la clase media, despliegan sus anhelos, expresión a menudo de intereses y preocupaciones, la clase social usufructuaria de esta organización social y la clase rebelde contra dicha organización, verdaderas derecha e izquierda de esta sociedad. Así tenemos en todos los asuntos, dos criterios forzosamente contrapuestos, y dos ideales y hasta dos éticas.

De esta contraposición nacen a la vez el equilibrio relativo que viene prolongando la situación aflictiva de España y la

incapacidad de los Gobiernos para actuar. Se colocan éstos en un punto muerto, en una zona neutral, temerosos de apoyarse resueltamente en uno u otro bando para no resultar caudillo de sus aspiraciones, egoísmos y demasías, y receloso, además, de quedar prisionero del bando en que se apoyara.

Por eso, los Gobiernos subsisten mientras no actúan. La pasividad es la mayor garantía de su siempre efímera duración. Pero, en cuanto cualquier circunstancia los pone en trance de andar, comienzan las perplejidades, las vacilaciones, los cabildos; se reúne prolijamente el Consejo de Ministros, examina fórmulas, trata por todos los medios posibles de eludir la acción. Y si resueltamente le es imposible eludirla, la reduce al mínimo, y la disimula y esconde publicando declaraciones y notas ambiguas, capciosas, verdaderos andróginos del pensamiento. En esos casos, la ambición, la perfidia, la deslealtad, servidores y consejeros, no siempre domeñados, de los hombres, sugieren maniobras a los gobernantes más torcidos de intenciones y surgen las crisis.

No es otra cosa lo que viene ocurriendo en España. En Marruecos no puede optar el Gobierno por el desistimiento de la empresa, porque se lo impide la España organizada, atenta a consideraciones de muy diversa índole, muchas de amor al prestigio de la patria. No puede realizar una campaña militar breve, pero decisiva, porque se lo impide la España rebelde, atenta en parte a sus sentimientos de compasión por los compatriotas víctimas de esa campaña y en parte al aprovechamiento de la repulsión que en los sujetos a las obligaciones militares suscita la perspectiva de la guerra.

Uno y otro bando invocan el patriotismo y el interés y porvenir de la patria. Claro está que buscan deliberadamente el santo nombre que despierta potentes ecos en los corazones españoles como arma de lucha; pero tampoco están completamente exentos de sinceridad. El patriotismo, un puro patriotismo anheloso del mayor bien de España, yace en el fondo de ambos criterios y los anima. Por eso son tan irreductibles. Es una distinta manera de considerar y entender el interés de la patria; divergencia originada en el pensamiento sutilmente por la distinta situación que, con respecto a la estructura social, ocupan los respectivos mantenedores.

Sin embargo, tan insostenible se ha hecho la situación, que al fin parece el Gobierno dispuesto a emprender uno de los caminos; y como el del abandono es imposible, opta por el de las operaciones. Ese es el significado de la solución dada a la última crisis, a pesar de la continuación del señor Alba en el Gabinete; era aquél portaestandarte de la resistencia a la acción militar; pero se aviene a la nueva fase y rumbo de las cosas. Quien ha empujado a la acción es el Ejército. Era natural. El Ejército, a quien falta capacidad, preparación y aptitud espiritual para regir el protectorado, es el que mejor percibe los errores de la campaña en su aspecto militar y quien se da cuenta más exacta de las terribles consecuencias a que lleva la perseverancia en el error.

Sufre el Ejército, más aún que en su prestigio, disipado ya en tierras africanas, en su decoro. Y sufre injustamente, debe

proclamarse. Porque aparece impotente para sojuzgar a unas tribus y no lo es. Siempre que se le ha hecho luchar ha derrotado a los cabileños; y si ahora se le ordena batir a Abd-el-Krim y ocupar a Alhucemas lo haría. Cuando las tropas habían llegado a la línea en que ahora se hallan, hace año y medio, me decía el General Berenguer, entonces jefe aclamado de las tropas africanas, que *militarmente* no era proeza para enorgullecer a nadie ocupar a Alhucemas con los recursos acumulados.

«Militarmente.» El adverbio no es ocioso. Porque el Ejército es paralizado *políticamente*. No es en Africa, sino en Madrid, donde se decreta su impotencia; no es el enemigo el que ataja su paso, sino la discordia intestina de la nación. Y esta impotencia trae de un lado la desmoralización de las tropas acumuladas y de otro el aumento y prolongación de las penalidades, circunstancias en las cuales florecen todos los abusos, todas las corrupciones y todas las tropelías.

El Ejército, pues, su parte más consciente y reflexiva, no quiere continuar así. Y tiene razón. La salud, la vida misma de España peligran continuando así. Van a emprenderse nuevas operaciones, después de haber desaprovechado la última victoria, que por haber quebrantado mucho física y moralmente a la harka ofrecía coyuntura ventajosa para perseguirla, y, tal vez, provocar su disolución. Si las operaciones se llevan hasta su fin, habremos resuelto el problema, y en tres meses España se habrá libertado de esa pesadilla; si las tropas se detienen en una nueva línea, allí se creará la misma situación que en la actual, con todos sus inconvenientes y peligros.

* * *

La misma parálisis de la voluntad, y en el fondo por motivos análogos, aunque menos puros, se advierte en la otra gran causa de la inestabilidad de los Gobiernos actuales: el desbarajuste de la Hacienda. Hay que hacer economías, cortando las excrecencias parasitarias del presupuesto, que son muchas, y por lo sano si fuere menester. Hay que simplificar los tributos y reformar los subsistentes, infundiéndoles un espíritu de justicia de que hoy carecen. Hay que crear otros, llamando a contribuir materias hoy prácticamente libres de gravamen como la renta económica de la tierra. Hay que rectificar, valientemente, esa política de primas, subvenciones, auxilios y socoñas de todas clases que comienzan en las casas baratas y terminan en los carbones. Hay que moralizar la administración y la investigación fiscal haciendo terribles escarmientos en los concusionarios para que resplandezca y fructifique la ejemplaridad del castigo. Hay que...

¡Cuánto hay que hacer! Pero todo ello requiere energía, voluntad, fuerza, decisión, precisamente aquello de que más carece nuestro instrumento político. Por eso no partirá de él la iniciativa. Pero como en el problema de Marruecos llegará un momento en que hable recio, irresistiblemente, la realidad. Se aproxima el momento.

Baldomero Argente



BARCELONA: Festival dedicado a los niños que formaron las Colonias escolares veraniegas



Comunicaciones marítimas postales con América y Filipinas

1.º — Línea del Mediterráneo a Nueva York, Cuba y México. — Servicios de la Compañía Trasatlántica y servicios complementarios extranjeros

Tienen su arranque los barcos que sirven esta línea del puerto de Barcelona, y después de hacer las escalas facultativas de Valencia y Málaga tocan en Cádiz, en donde se embarca la mayor parte de la correspondencia, y salen el día 30 de cada mes (en febrero el 28 o el 29) con rumbo a Nueva York (diez días de navegación), Habana (diez y seis días) y Veracruz (veinte días).

A su regreso zarpan de Veracruz el día 27 (en febrero el 25) y tocan en Habana, Nueva York y Cádiz, en donde desembarcan la correspondencia destinada a España, rindiendo viaje en Barcelona el día 20 o el 21 de cada mes.

La Administración española utiliza esta línea para el envío de correspondencia de toda clase, nacida en la Península, Baleares, Canarias, Norte de Africa y Golfo de Guinea, dirigida a los Estados Unidos de la América del Norte y a sus Territorios y Colonias (incluso Filipinas, cuando esta vía es solicitada por los remitentes), México, Repúblicas de la América Central, Cuba, Santo Domingo, Haití, Venezuela, Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia.

En el puerto de Habana son desembarcados y entregados al servicio de Correos cubano los despachos de correspondencia dirigidos a la mencionada capital, en los que se incluye toda la destinada a la isla.

En Veracruz se entrega al servicio mexicano el despacho dirigido a la Oficina de dicho puerto, con la correspondencia para el Estado del mismo nombre.

En Nueva York, primer puerto de escala americano de la línea que nos ocupa, son desembarcados y entregados al servicio norteamericano, además de los dirigidos a Nueva York-City, Nueva York-Estados y Nueva York-Extranjero, en los que se incluye toda la correspondencia para los Estados Unidos, sus Territorios y Colonias y tránsito extranjero excepto Puerto Rico y Filipinas, que separadamente la reciben, los siguientes despachos: Nuevo Laredo, México y Progreso (México); Guatemala; San Salvador y Santa Ana (El Salvador); Puerto Cortés, Tegucigalpa y Amapala (Honduras); Corinto (Nicaragua); San José (Costa Rica); Colón y Panamá; Santo Domingo; San Juan (Puerto Rico); Caracas, La Guayra, Maracaibo y Ciudad Bolívar (Venezuela); Sabanilla, Barranquilla, Cartagena, Santa Fe de Bogotá, Buenaventura y Tumaco (Colombia); Guayaquil (Ecuador); Paita, Trujillo, Callao, Lima y Arequipa (Perú); La Paz y Villazón (Bolivia).

Como queda dicho, esos despachos son desembarcados en el puerto de Nueva York, y para su reexpedición hasta sus respectivos destinos la Administración española tiene que valerse de servicios extranjeros marítimos y terrestres. Respecto

de los marítimos, en su mayoría norteamericanos, hemos de hacer constar que son, por lo general, regulares y frecuentes, a cargo de diversas Compañías navieras, para cada una de las naciones centro y sudamericanas, a quienes comunican con el resto del mundo.

Parten la mayoría de estos servicios del puerto de Nueva York. Los restantes del de Nueva Orleans, a cuyo puerto son entonces reexpedidos por ferrocarril los despachos que deben ser embarcados en el mismo. Algunos son semanales, otros se verifican cada dos semanas, y los menos tienen lugar una o dos veces cada mes, sin fecha fija de salida de los vapores del puerto de arranque. Todos ellos son descritos a continuación, porque todos son utilizados por la Administración española, dada la gran frecuencia con que llegan a Nueva York los despachos de nuestra correspondencia, según veremos más adelante, y además por no ser posible precisar concretamente cuáles de dichos servicios, efectuados generalmente en determinado día de la semana, han de enlazar o tener correspondencia con nuestros vapores de la línea que describimos.

Los despachos dirigidos a Nuevo Laredo y México llegan a su destino desde Nueva York siguiendo la vía férrea y sin utilizar servicios marítimos.

Los dirigidos a Progreso (México) se reexpiden en los vapores de la «New York and Cuba Mail Steamship C.º», que zarpan de Nueva York semanalmente para Habana, Progreso y Veracruz.

Los dirigidos a Guatemala, San Salvador, Santa Ana, Puerto-Cortés y Tegucigalpa son generalmente reexpedidos en ferrocarril a Nueva Orleans, en cuyo puerto son embarcados en los vapores de la «United Fruit C.º», que salen los viernes para Belize (Honduras británica) y Puerto Barrios (Guatemala), y los sábados directamente a Puerto Barrios, donde se efectúa la distribución de despachos para Guatemala, El Salvador y Honduras. Los destinados a esta última República, es decir, a Tegucigalpa y Puerto Cortés, son reexpedidos por vía marítima a este puerto, desde Puerto Barrios. Los dirigidos a Guatemala, San Salvador y Santa Ana siguen, desde Puerto Barrios, vía terrestre hasta su destino. Los despachos para Puerto Cortés y Tegucigalpa pueden también ser embarcados en los vapores de salida irregular de la «Cuyamel Fruit C.º», que van de Nueva Orleans a Puerto Cortés y Omoa (Honduras).

La Compañía «United Fruit» tiene establecido otro servicio con Centro América. Estos vapores salen cada dos semanas de Nueva York para Santiago de Cuba, Kingston (Jamaica), Belize, Puerto Barrios, Puerto Cortés, Puerto Castilla y Tela (Honduras). Por consiguiente, también pueden ser reexpedidos por esta línea los despachos para Guatemala, El Salvador y Honduras cuando su llegada a Nueva York coincide con la salida de alguno de los vapores que la sirven;

pero, como queda dicho, esta correspondencia es cursada preferentemente por vía Nueva Orleans.

Los despachos para San José de Costa Rica son reexpedidos en los vapores de la « United Fruit C.^o », que salen todos los sábados de Nueva York para Habana, Colón y Puerto Limón (Costa Rica), desde donde siguen por ferrocarril hasta su destino.

Los despachos para Corinto (Nicaragua) y Amapala (Honduras) son reexpedidos desde Nueva York por medio de las siguientes líneas de navegación: vapores de la « Pacific Mail », que salen de Nueva York cada tres semanas para Colón, Panamá, Corinto, Amapala, La Libertad y San José de Guatemala; vapores de la « United Fruit C.^o », que salen de Nueva York los miércoles para Kingston, Colón, Panamá y costa Occidental de Colombia; vapores de la « Pacific Steam Navigation », con salida de Nueva York cada cuatro semanas para Habana, Colón, Panamá y costa Occidental de Sud América; vapores de la Compañía « Grace », saliendo de Nueva York cada dos semanas para Colón, Panamá y costa Occidental de Sud América.

En estos tres últimos casos, los despachos para Corinto y Amapala son reexpedidos desde Panamá en los vapores de la « United Fruit C.^o », y otros servicios costaneros de menor importancia que sirven los puertos centroamericanos del Pacífico de Corinto, Amapala, La Libertad y San José de Guatemala.

Los despachos para Colón y Panamá pueden utilizar desde Nueva York las siguientes líneas, además de las cuatro anteriormente mencionadas para los dirigidos a Corinto y Amapala:

Vapores de la « Panamá R. R. », que salen de Nueva York cada dos semanas para Port-au-Prince (Haití) y Colón; vapores de la misma Compañía, que salen de Nueva York una vez al mes para Cabo Haitiano, Port de Paix, Gonaives, San Marcos, Colón y Guayaquil (Ecuador); vapores de la « United Fruit C.^o », que salen de Nueva York los sábados para Habana, Colón y Puerto Limón.

Los despachos para Santo Domingo son reexpedidos por los servicios siguientes:

Vapores de la « New York and Porto Rico », que zarpan de Nueva York los sábados para San Juan (Puerto Rico), San Pedro de Macorís y Santo Domingo; vapores de la « Bull-Insular », que salen de Nueva York cada dos semanas para Puerto Plata, Sánchez, San Pedro de Macorís y Santo Domingo; vapores de la « N. O. & S. A. S. S. C.^o », que salen de Nueva Orleans una vez al mes para Puerto Plata y Santo Domingo.

Los despachos para San Juan de Puerto Rico son cursados por las siguientes líneas:

Vapores de la « New York and Porto Rico », que salen de Nueva York todos los sábados para San Juan; vapores de la « Red D. », que salen de Nueva York cada dos semanas para Mayagüez (Puerto Rico); La Guayra, Curaçao y Maracaibo (Venezuela); vapores de la misma Compañía, que salen de Nueva York también cada dos semanas, alternando este servicio con el anterior, para San Juan, Curaçao, La Guayra y Puerto Cabello (Venezuela).

Los despachos para Caracas, La Guayra, Maracaibo y Ciudad Bolívar (Venezuela) son reexpedidos por:

Vapores de la « Red D. », que salen de Nueva York todas las semanas, sirviendo alternativamente las líneas de Mayagüez, La Guayra, Curaçao y Maracaibo, o San Juan P. R., Curaçao, La Guayra y Puerto Cabello; vapores de la Compañía « Real Neerlandesa », que salen de Nueva York semanalmente para Port-au-Prince, Curaçao, Puerto Cabello, La Guayra, Carúpano, Port-of-Spain, Georgetown, Paramaribo, etc., a Amsterdam (Holanda).

Los despachos para Sabanilla (Puerto Colombia), Barranquilla, Cartagena, Santa Fe de Bogotá, Buenaventura y Tumaco son reexpedidos por los servicios siguientes:

Vapores de la Compañía « Clyde », que salen de Nueva York cada dos semanas para Port-au-Prince, Kingston, Sabanilla, Barranquilla y Cartagena; vapores de la « United Fruit C.^o », que salen de Nueva York todos los viernes para Kingston, Sabanilla, Barranquilla, Cartagena, Colón, Panamá, Buenaventura y Tumaco.

Los despachos para Guayaquil (Ecuador); Paita, Trujillo, Callao, Lima y Arequipa (Perú); La Paz y Villazón (Bolivia), son reexpedidos desde Nueva York en todos los vapores de las líneas ya mencionadas que tocan en Colón o Panamá, a fin de que utilicen cuantos vapores correos, sea cualquiera su nacionalidad, toquen en uno de los dos puertos del Canal y se dirijan a la costa del Pacífico de la América del Sur.

Estos servicios son los siguientes:

Vapores de la « Pacific Steam Navigation C.^o », de la línea de Liverpool a Valparaíso, que después de tocar en Colón y Panamá, hacen escala en Callao, Mollendo, Arica, Iquique y Antofagasta; vapores de « La Veloce », de la línea de Génova a Valparaíso, que a partir del Canal de Panamá hacen las mismas escalas que la anterior más la de Guayaquil; vapores de la « Koninklyde West-Indische Maaldienst », de la línea de Amsterdam a Talcahuano (Chile), con escalas en Colón, Guayaquil, Callao, Mollendo, Arica, Iquique, Valparaíso, Corral y Talcahuano; vapores de la « Togo Kisen Kaisha », de la línea de Japón a California y Chile, que sirven los puertos de Panamá, Callao, Mollendo, Arica, Iquique y Valparaíso; vapores de la Compañía Trasatlántica Española que desde Panamá se dirigen mensualmente a Guayaquil, Callao, Mollendo, Arica, Iquique, Antofagasta y Valparaíso.

Los despachos para Callao, Lima, Paita y Trujillo son desembarcados en Callao, de donde se reexpiden: a Lima, por ferrocarril, y a Paita y Trujillo, por medio de vapores costaneros del Perú, que sirven los puertos de esta República. Los despachos para Arequipa, La Paz y Villazón se desembarcan en Mollendo para su ulterior reexpedición en ferrocarril. Los dirigidos a La Paz y Villazón pueden ser también desembarcados en Arica y cursados en ferrocarril desde este puerto a su destino.

La vía a través del Canal de Panamá, para la transmisión de la correspondencia de España para Bolivia, se utiliza, como ya hemos dejado dicho, durante los meses de octubre a mayo. Obedece esto a que las lluvias torrenciales entorpecen, hasta casi imposibilitar, la comunicación directa entre Argentina y Bolivia por la vía de Buenos Aires-La Quiaca-La Paz, que es la más conveniente en los meses de mayo a octubre, de tiempo más bonancible.

Por último, en los vapores de la línea del Mediterráneo a Nueva York, Cuba y México se cursan los paquetes postales impuestos en la Península, Baleares, Canarias y Norte de Africa con destino a México (en despachos dirigidos a Veracruz) y a los Estados Unidos, Filipinas, Hawai, Guam y localidades panameñas de la zona del Canal (en despachos dirigidos a Nueva York), cuyos remitentes han solicitado para su transmisión la vía española directa y satisfecho los derechos correspondientes a la misma.

Es decir, que aparte de la vía española mencionada, los expedidores españoles pueden solicitar para la remisión de paquetes postales a los Estados Unidos y a México las vías de otros países, con tarifas más elevadas y que especificaremos al tratar de la expedición de nuestra correspondencia a América por mediación de buques y servicios extranjeros.

En la actualidad España no posee un cambio directo de paquetes postales con Cuba. Los paquetes postales para Cuba son cursados, en consecuencia, por vías extranjeras.

2.^o — Línea del Norte de la Península a Cuba y México. Servicios de la Compañía Trasatlántica

Parten los vapores de esta línea del puerto de Bilbao; hacen escala en Santander y Gijón y salen de Coruña el día 21 de cada mes con dirección a Habana (once días de navegación) y Veracruz (quince días).

La Compañía Trasatlántica se reserva la facultad de hacer tocar a estos vapores en los puertos mexicanos de Progreso, Tampico y Puerto México (Coatzacoalcos), si las necesidades del tráfico lo requiriesen, mas no siendo estas escalas fijas, sino eventuales, no pueden ser tenidas en cuenta por el servicio de Correos.

La administración española utiliza los vapores en cuestión para el transporte de despachos de correspondencia a Habana

y Veracruz. En los primeros se incluye toda la destinada a Cuba, y en los segundos solamente la dirigida al Estado de Veracruz.

Los despachos para México, Nuevo Laredo y Progreso no son expedidos por estos vapores, por resultar más rápida la comunicación vía Francia y Estados Unidos, que si fuesen desembarcados en Veracruz.

Si se utilizan, en cambio, para remitir despachos de paquetes postales a Veracruz, en los que se incluyen todos los destinados a la República mexicana.

3.º — Línea del Mediterráneo a Puerto Rico, Cuba y Venezuela-Colombia y Pacífico. — Servicios de la Compañía Trasatlántica y servicios complementarios extranjeros

Los vapores que siguen el itinerario de esta línea circular zarpan del puerto de Barcelona el día 10 de cada mes, hacen escala en Valencia, Málaga y Cádiz, de donde salen el día 15 para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife y Santa Cruz de la Palma; continúan su ruta hacia América y llegan el 29 (en marzo, el 1) a San Juan de Puerto Rico; siguen a Habana (diez y nueve días de navegación, contando desde la salida de Cádiz); La Guayra, Puerto Cabello, Sabanilla, Colón, Panamá, Guayaquil, Callao, Mollendo, Arica, Iquique, Antofagasta y Valparaíso (donde llega el día 2, o sean 52 días). De Valparaíso salen el 12 de cada mes, para Antofagasta, Iquique, Arica, Mollendo, Callao, Guayaquil, Panamá, Colón, Sabanilla, Puerto Cabello, La Guayra, Puerto Rico, Cádiz y Barcelona.

La Administración española utiliza los vapores de esta línea para el transporte de correspondencia dirigida a Puerto Rico, Cuba, Santo Domingo, Venezuela, Colombia, Panamá, Costa Rica, Nicaragua, Honduras (Departamentos hondureños (que se sirven por mediación de la Oficina de Amapala), Ecuador, Perú y Bolivia.

Los despachos para San Juan de Puerto Rico, La Habana, Colón, Cartagena de Indias y Sabanilla son desembarcados en los puertos respectivos.

Los despachos para Santo Domingo son desembarcados en San Juan de Puerto Rico y reexpedidos a su destino por mediación de los siguientes servicios:

Vapores de la Compañía «New York and Porto Rico», semanales, que partiendo de Nueva York tocan en San Juan, San Pedro de Macorís y Santo Domingo.

Vapores de la «Bull-Insular», cada dos semanas, que arrancando también de Nueva York se dirigen, después de la escala de San Juan, a Puerto Plata, Sánchez, San Pedro de Macorís y Santo Domingo.

Los despachos para Caracas, La Guayra, Maracaibo y Ciudad Bolívar son, asimismo, desembarcados en San Juan de Puerto Rico y reexpedidos a Venezuela por la línea de vapores de la «Red D.», semanales, que saliendo de Nueva York hacen, alternativamente, los siguientes itinerarios: Mayagüez, La Guayra, Curaçao y Maracaibo, o bien San Juan de Puerto Rico, Curaçao, La Guayra y Puerto Cabello.

Los despachos para Barranquilla y Santa Fe de Bogotá son desembarcados en el puerto de Sabanilla (Puerto Colombia).

Los destinados a Buenaventura y Tumaco, en el de Colón, desde donde son, en algunas ocasiones, transportados en ferrocarril a Panamá, para su reembarque en vapores que se dirijan por el Pacífico a la América del Sur. Utilizan para su reexpedición las líneas de vapores colombianos costaneros. Los destinados a Guayaquil se desembarcan en este puerto. En Callao los destinados a Paita, Trujillo, Lima y El Callao. En Mollendo los destinados a Arequipa, La Paz y Villazón.

El despacho para San José de Costa Rica es desembarcado en Colón y reembarcado en los vapores de la «United Fruit C.º», de la línea de Nueva York a La Habana, Colón y Puerto Limón. Desde este punto va en ferrocarril hasta San José de Costa Rica.

Los destinados a Corinto y Amapala se desembarcan también en Colón y siguen después por las siguientes líneas:

Vapores de la «Pacific Mail», cada tres semanas, de Nueva York para Colón, Panamá, Corinto, Amapala, La Libertad y San José de Guatemala.

Vapores de la «United Fruit C.º», y otros costeros de las Repúblicas centroamericanas que unen a Panamá con los puertos del Pacífico últimamente mencionados.

En los vapores de la línea del Mediterráneo a Puerto Rico, Cuba, Venezuela-Colombia y Pacífico son transportados nuestros despachos de paquetes postales para La Guayra (Venezuela); Barranquilla, Buenaventura y Tumaco (Colombia); Colón (Panamá); San José (Costa Rica); San Salvador (El Salvador) y Guayaquil (Ecuador).

Los destinados a La Guayra y Colón son desembarcados en los puertos de igual nombre; el dirigido a Barranquilla, en el de Sabanilla, los destinados a San José de Costa Rica, San Salvador, Buenaventura y Tumaco se desembarcan en Colón, siendo reexpedidos a su destino en igual forma que los despachos de correspondencia.

4.º — Línea del Mediterráneo a la Argentina. — Servicios de la Compañía Trasatlántica y servicios complementarios extranjeros.

Los transatlánticos que sirven esta línea salen del puerto de Barcelona el día 3 de cada mes, tocan en Málaga y zarpan de Cádiz el día 7 con rumbo a Canarias, San Vicente de Cabo Verde (escala facultativa), Montevideo y Buenos Aires, adonde llegan el 22 y 23 respectivamente, después de quince o diez y seis días de navegación desde la salida de Cádiz. A su regreso, salen de Buenos Aires el día 2 de cada mes, y de Montevideo el 3, tocan en San Vicente de Cabo Verde (escala facultativa), Santa Cruz de Tenerife o Las Palmas, y llegan a Cádiz el 18 y a Barcelona el 20.

La Administración española utiliza estos vapores para el transporte de nuestros despachos de correspondencia, destinados a Santiago, Valparaíso, Concepción y Antofagasta (Chile); Buenos Aires, Rosario de Santa Fe, Córdoba, Mendoza y Tucumán (Argentina); Asunción (Paraguay); Montevideo (Uruguay); Río Janeiro (Brasil); y durante los meses de mayo a octubre también para La Paz y Villazón (Bolivia).

Asimismo remitimos por estos vapores despachos de paquetes postales a Montevideo y a Buenos Aires, y por mediación de esta última Oficina, y del servicio ferroviario argentino, los destinados a Paraguay y Chile, cuya Administración también nos sirve de intermediaria para los dirigidos a Bolivia. Esta forma de transmisión de los paquetes postales se emplea con los que han satisfecho los derechos correspondientes a la vía española directa.

No haciendo escala los buques españoles de la línea de la Argentina en ningún puerto del Brasil, los despachos de correspondencia destinados a dicho país son desembarcados en Montevideo, para su reexpedición por buques extranjeros que, de regreso del Plata, se encaminan a sus respectivas naciones, haciendo escala en Río Janeiro, Bahía, Pernambuco, etc. Son estos vapores: ingleses, franceses, holandeses y alemanes; pertenecientes a Compañías y adscritos a líneas que describiremos más adelante, al tratar de los servicios entre España y la América del Sur, por mediación de vapores extranjeros.

Los despachos para Santiago, Valparaíso, Concepción y Antofagasta (Chile) son desembarcados en Buenos Aires, y reexpedidos en ferrocarril a sus respectivos destinos, pasando de la Argentina a Chile por el ferrocarril transandino de Buenos Aires a Valparaíso, vía San Luis y Mendoza.

Los destinados a Asunción (Paraguay) van desde Buenos Aires en ferrocarril, pasando por Rosario, Santa Fe y Resistencia, hasta Formosa, y desde aquí en navegación fluvial, por el río Paraguay hasta Asunción. También pueden ser cursados por ferrocarril, vía Concordia, Montes Caseros y Posadas.

La comunicación directa entre Argentina y Bolivia, muy difícil o casi imposible en los meses de octubre a mayo, a causa de las lluvias torrenciales que desbordan los ríos y ponen intransitables los caminos, se facilita en los restantes meses del año, y entonces la vía del Plata es preferible a la del Canal de Panamá para la transmisión de nuestra correspondencia destinada a Bolivia, y es reexpedida en ferrocarril desde Buenos Aires, pasando por Rosario, Córdoba y Tucumán hasta La

Quiaca ; en automóvil o en mula desde La Quiaca a Atocha ; y en ferrocarril, nuevamente, desde Atocha hasta Villazón y La Paz.

5.º — Servicios de la Compañía de Pinillos, Izquierdo y Compañía a las Antillas y a la América del Sur

Los vapores de esta Compañía, sin disfrutar de subvención especial del Estado por conducir la correspondencia, nos transportan la destinada a Cuba, Puerto Rico, Santo Domingo, Venezuela, Brasil, Argentina, Uruguay, Paraguay, Chile y Bolivia.

Tienen establecidos con América los tres servicios siguientes, que suelen verificarse cada cinco o seis semanas :

Línea directa a La Habana. — Arrancan los vapores del puerto de Barcelona, tocan en Valencia, Málaga, Cádiz, Santander, Gijón, La Coruña y Vigo, de donde salen directamente para La Habana.

Transportan estos buques despachos de correspondencia para dicha capital, con la destinada a toda la isla de Cuba.

Línea del Plata. — Como en la precedente, salen los vapores del puerto de Barcelona ; hacen escala en Valencia, Alicante, Almería, Málaga y Cádiz, zarpando para Las Palmas, Santos (Brasil), Montevideo y Buenos Aires.

Transportan despachos de correspondencia para Río Janeiro (que se desembarcan en Santos, para su ulterior reexpedición) y para Montevideo, Buenos Aires, Rosario de Santa Fe, Córdoba, Mendoza, Tucumán, Asunción, La Paz, Villazón, Santiago de Chile, Valparaíso, Concepción y Antofagasta, que son reexpedidos desde Buenos Aires a sus destinos, en la forma anteriormente descrita.

Línea de Puerto Rico y Cuba. — También parten estos vapores de Barcelona. Se dirigen a La Habana, y en su itinerario figuran las escalas de : Valencia, Alicante, Málaga, Cádiz, Canarias y Puerto Rico.

Transportan despachos de correspondencia para Santo Domingo, Caracas, La Guayra, Maracaibo, Ciudad Bolívar y San Juan de Puerto Rico, que son desembarcados en el puerto de este nombre, y para La Habana.

Los dirigidos a Santo Domingo son reexpedidos en los vapores de la « New York and Porto Rico », con servicio semanal que proceden de Nueva York y se dirigen a Puerto Rico, San Pedro de Macorís y Santo Domingo.

Los destinados a Caracas, La Guayra, Maracaibo y Ciudad Bolívar, en los vapores de la « Red D. », que salen de Nueva York todas las semanas, sirviendo, alternativamente, las líneas de : Mayagüez, La Guayra, Caracas y Maracaibo, o San Juan de Puerto Rico, Curaçao, La Guayra y Puerto Cabello.

6.º — Servicios entre España y Brasil, Uruguay, Argentina y Chile por mediación de vapores extranjeros

Los servicios extranjeros de diversas nacionalidades, que comunican a España con América del Sur, son los siguientes :

Vapores de « The Royal Mail Steam Packet Company », efectuando un viaje cada dos semanas entre Southampton y Buenos Aires, con escalas en Cherbourg, La Coruña, Vigo, Leixoes, Lisboa, Funchal, San Vicente de Cabo Verde, Pernambuco, Bahía, Río Janeiro, Santos y Montevideo.

Vapores de la misma Compañía, con salida irregular cada dos o tres semanas y efectuando viajes rápidos entre Liverpool y Buenos Aires, con escala en La Coruña, Villagarcía, Leixoes, Lisboa, Río Janeiro y Santos.

Vapores de « The Pacific Steam Navigation Company », efectuando ocho viajes circulares al año alrededor de la América del Sur, saliendo de Liverpool para la Rochelle-Pallice, Santander, La Coruña, Vigo, Leixoes, Lisboa, Río Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires, Port-Stanley, Punta Arenas, Coronel, Talcahuano, Valparaíso, Antofagasta, Mejillones, Iquique, Arica, Mollendo, El Callao, Panamá, Colón, Kingston, La Habana, Vigo, La Coruña, Santander, La Rochelle-Pallice y Liverpool.

Vapores de la misma Compañía, con una expedición mensual entre Liverpool y Valparaíso, con escalas en La Rochelle-Pallice, Santander, La Coruña, Vigo, La Habana, Kingston, Colón, Panamá, El Callao, Mollendo, Arica, Iquique, Antofagasta y Coquimbo.

Vapores de la Compañía « Booth », con salida cada tres semanas de Liverpool a Manaos y escalas en Vigo, Leixoes, Lisboa, Funchal y Pará.

Vapores de la misma Compañía, con salidas también cada tres semanas, entre Liverpool y Parnahyba y escalas en Leixoes, Lisboa, Pará, Ceará y Maranhao.

Vapores de la « Compagnie de Navigation Sud-Atlantique », cada cuatro semanas, viajes rápidos entre Burdeos y Buenos Aires, con escalas en Vigo, Leixoes, Río Janeiro y Montevideo.

Vapores de la misma Compañía, un viaje al mes, entre Burdeos y Buenos Aires, con escalas en La Coruña o Vigo, alternativamente, Leixoes, Lisboa, Dakar, Pernambuco o Bahía, alternativamente, Río Janeiro, Santos y Montevideo.

Vapores del « Norddeutscher Lloyd Bremen », con una expedición mensual entre Bremen y Buenos Aires, con escalas en La Coruña, Vigo, Río Janeiro y Montevideo.

Vapores de la « Koninklijke Hollandsche Lloyd », cada dos semanas, entre Amsterdam y Buenos Aires, con escalas en Southampton, Cherbourg, La Coruña, Vigo, Leixoes, Lisboa, Las Palmas, Pernambuco, Bahía, Río Janeiro, Santos y Montevideo.

Las vías extranjeras que podemos utilizar, a petición de los expedidores que satisfagan los derechos correspondientes a cada una de ellas, son las siguientes :

Para los paquetes postales destinados al Brasil, Uruguay y Argentina. — Vías de Portugal y buques ingleses ; Portugal y buques franceses ; Francia y buques franceses, e Inglaterra y buques ingleses.

Para los dirigidos al Paraguay. — Vías de Portugal, buques franceses, y Argentina ; Portugal, buques ingleses, y Argentina ; Francia, buques franceses, y Argentina, e Inglaterra, buques ingleses, y Argentina.

Para los destinados a Chile. — Las mismas vías consignadas para el Paraguay, y además la de Portugal y buques ingleses directos.

7.º — Servicios entre España y América del Norte, Central, Antillas, Venezuela, Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia por mediación de Administraciones y vapores extranjeros.

Para la comunicación postal con las naciones hispanoamericanas aludidas en el presente epígrafe, lo mismo España que Inglaterra, Alemania, Italia etc., han de valerse preferentemente de la mediación norteamericana.

No existiendo más que una expedición mensual de España a los Estados Unidos, y no tocando en puertos españoles los vapores franceses e ingleses que se dirigen a Nueva York, nos valemos también de la mediación de Francia para cursar nuestra correspondencia destinada a las Repúblicas aludidas.

Todos los despachos a ellas consignados, cuando siguen esta vía, son expedidos a Nueva York para su ulterior reexpedición en la forma y mediante los servicios especificados al describir nuestra línea del Mediterráneo a Nueva York, Cuba y México, y su correspondencia con líneas de navegación extranjeras para la remisión de despachos a América Central, Venezuela, Colombia, Ecuador, Perú, Bolivia, Puerto Rico y Santo Domingo, acerca de lo cual no hemos de volver a insistir, aunque sí debemos consignar la manera de reexpedir a Cuba, desde Nueva York, los despachos dirigidos a La Habana.

Esta reexpedición puede efectuarse en los vapores de la « Ward », que salen de Nueva York dos veces a la semana, directos a La Habana ; o bien en ferrocarril hasta Key-West y en vapor hasta La Habana.

Las líneas de navegación utilizadas por la Administración española para el transporte de los despachos hasta Nueva York, son las siguientes :

Del Havre a Nueva York, servicio semanal y directo, efectuado por la « Compagnie Générale Transatlantique ».

De Southampton a Cherbourg y Nueva York, servicio semanal, de la Cunard Steam Ship C.^o».

El mismo itinerario, servicio también semanal, de la «Oceanic Steam Navigation C.^o Limited». Esta Compañía inglesa tiene otro servicio igual en vapores menos rápidos, efectuado tres o cuatro veces al mes.

Para ser cursados por algunos de estos servicios, las oficinas de cambio españolas autorizadas al efecto, expiden diariamente (cuando no corresponde la salida de vapor español) a Francia, vía Irún o Port-Bou, según su procedencia, despachos de correspondencia de toda clase para Nueva York, La Habana, México y Nuevo Laredo; y dos veces por semana otros para Veracruz, Progreso, San Juan de Puerto Rico, Santo Domingo, Caracas, La Guayra, Maracaibo, Ciudad Bolívar, Sabanilla, Barranquilla, Cartagena de Indias, Bogotá, Buenaventura, Tumaco, Guatemala, San Salvador, Santa Ana, Puerto Cortés, Tegucigalpa, Amapala, Corinto, San José de Costa Rica, Colón, Panamá, Guayaquil, Paíta, Trujillo, El Callao, Lima, Arequipa, La Paz y Villazón.

Además de las líneas de navegación francesas e inglesas anteriormente mencionadas, hállanse al alcance de la Administración española las siguientes:

De Saint Nazaire a Veracruz, servicio mensual de la «Compagnie Générale Transatlantique», con escala en Santander, La Coruña y La Habana. Por ella se cursan despachos para La Habana y Veracruz.

De Liverpool a Valparaíso (vía Panamá), cada dos semanas, a cargo de la «Pacific Steam Navigation C.^o», con escalas en La Pallice, La Coruña, Vigo, La Habana, Colón, Panamá, El Callao, Mollendo, Arica, Iquique y Antofagasta. Por ella se cursa correspondencia para Cuba, Colombia, Panamá, Costa Rica, Nicaragua, Ecuador, Perú, Bolivia y Chile.

De Amsterdam a Nueva Orleans, cada tres semanas, a cargo de la «Koninklyke Hollandsche Lloyd», con escala en Boulogne-sur-Mer, Plymouth, La Coruña, Vigo, La Habana y Veracruz. Se utiliza para remitir despachos a La Habana y Veracruz.

A continuación exponemos las vías extranjeras que pueden utilizarse, a petición de los remitentes, para la expedición de paquetes postales, satisfaciendo los derechos correspondientes a cada una de ellas.

Paquetes postales destinados a los Estados Unidos. — Vía de Francia, Inglaterra y vapores ingleses.

Paquetes postales destinados a México. — Vías de Francia y buques franceses; Francia, Inglaterra y vapores ingleses; Francia, Italia y buques italianos.

Paquetes postales destinados a Cuba. — Vía de Francia y vapores franceses.

Paquetes postales destinados a Santo Domingo. — Vía de Francia y buques franceses.

Paquetes postales destinados a Guatemala. — Vías de Francia, Inglaterra y buques ingleses; Francia, Alemania y buques alemanes.

Paquetes postales destinados a El Salvador. — Vías de Francia, buques franceses, y Colón-Panamá; Francia, Inglaterra, buques ingleses, y Colón-Panamá.

Paquetes postales destinados a Honduras. — Vías de Francia, buques franceses, y Colón-Panamá.

Paquetes postales destinados a Nicaragua. — Francia, buques franceses, y Colón-Panamá; Francia, Inglaterra, buques ingleses, Colón-Panamá y buques nicaragüenses.

Paquetes postales destinados a Costa Rica. — Vías de Francia, Alemania y buques alemanes; Francia, Inglaterra, buques ingleses, y Colón-Panamá.

Paquetes destinados a Panamá. — Vías de Francia y buques franceses; Francia, Inglaterra y buques ingleses.

Paquetes postales destinados a Venezuela y Colombia. — Vías de Francia y buques franceses; Francia, Inglaterra y buques ingleses.

Paquetes postales destinados a Ecuador. — Vías de Francia, buques franceses, y Colón-Panamá; Francia, Inglaterra y buques ingleses.

Paquetes postales destinados a Perú. — Vías, directa por Barcelona, buques españoles, Argentina y Chile o Bolivia; Francia, buques franceses, y Colón-Panamá; Francia, buques franceses, Argentina y Bolivia; Francia, Inglaterra y

buques ingleses; Portugal, buques franceses, Argentina y Bolivia.

Paquetes postales destinados a Bolivia. — Vías de Portugal, buques franceses, y Argentina; Portugal, buques ingleses, y Chile; Francia, buques ingleses, y Chile; Francia, buques franceses, y Chile; Francia, Inglaterra, buques ingleses, y Chile.

8.^o — Comunicaciones entre España, Filipinas y el Extremo Oriente por mediación de vapores españoles y extranjeros que siguen la vía del canal de Suez.

Un servicio directo, efectuado cada ocho semanas, sin fecha fija de salida, nos ofrece la Compañía Trasatlántica entre España y Filipinas. Parten los vapores del puerto de Coruña y tocan en Vigo, Lisboa, Cádiz, Cartagena, Valencia, Barcelona, Port-Said, Suez, Colombo, Singapoore, Manila, Hong-Kong, Shanghai, Nagasaki, Kobé y Yokohama. Transportan despachos de correspondencia para Manila, en los que se incluye toda la dirigida al Archipiélago filipino. No conducen todavía paquetes postales, porque no existe un cambio directo de estos envíos entre España y la antigua Colonia.

La vía extranjera de transmisión puede ser a través del Canal de Suez, o, a petición del público, por mediación de los Estados Unidos.

En el primer caso los despachos para Manila son expedidos por vía Port-Bou a Francia, embarcando en el puerto de Marsella para ser cursados hasta Hong-Kong por medio de las siguientes líneas:

Vapores de Marsella a Yokohama, de la Compañía de «Messageries Maritimes», saliendo cada dos semanas y tocando en Port-Said, Djibouti o Aden (alternativamente), Colombo, Penang, Singapoore, Saigón, Hong-Kong, Shanghai y Kobé.

Vapores de la misma Compañía, con salida cada cuatro semanas, de Marsella a Haiphong y escalas en Port-Said, Djibouti, Colombo, Singapoore, Saigón y Tourane; estos vapores enlazan con los de «M. M. Lopicque & C.^o», de Haiphong a Hong-Kong, con escala en Hoihao y Fort Bayard.

Vapores de la «Peninsular and Oriental Steam Navigation C.^o», entre Londres y Shanghai, cada quince días, con escalas en Marsella, Port-Said, Aden, Colombo, Penang, Singapoore y Hong-Kong.

Los paquetes postales para Filipinas sólo podemos remitirlos actualmente por vía de los Estados Unidos, bien directamente en vapores españoles a Nueva York, o por mediación de Francia, Inglaterra, vapores ingleses, y Estados Unidos.

10. — Establecimiento de Oficinas postales a bordo de los buques de la Compañía Trasatlántica

La creación de las Ambulantes marítimas en nuestras líneas regulares a América, es reforma que demandan nuestros grandes intereses en el Nuevo Continente. Varios funcionarios del Cuerpo de Correos asumirían a bordo la custodia de los despachos de correspondencia, dirigirían las operaciones de embarque y desembarque de los mismos en los puntos de escala y, lo que es más importante todavía, en el transcurso de los viajes procederían a clasificar la correspondencia en debida forma para que, a su llegada a los puertos, pudiese ser inmediatamente encaminada a su definitivo destino sin necesidad de tener que permanecer algunos días en las oficinas de aquéllos para su clasificación y ulterior reexpedición. Todos los servicios postales resultarían beneficiados con el establecimiento de la reforma y singularmente el público al recibir su correspondencia con la prontitud que es de desear.

Por tanto, sería muy conveniente estimular a la Dirección General de Correos y a la Compañía Trasatlántica para que llevasen a buen término y a la mayor brevedad posible la implantación de las Ambulantes marítimas, acerca de las cuales se ha efectuado ya un concienzudo estudio que ha dado por resultado la convicción de su necesidad para obtener de ellas todas las ventajas, corrigiendo muchas de las actuales defi-

ciencias en el cambio de la correspondencia entre España y América.

11. — Atenciones de índole postal que deben ser tenidas en cuenta al reorganizar nuestras comunicaciones marítimas con América

Las imperfecciones y deficiencias de que adolece el cambio postal entre España y América, obedecen principalmente a nuestro sistema de comunicaciones marítimas.

No pudiendo ser las españolas tan frecuentes y repetidas como las exigencias postales demandan, nos será preciso siempre utilizar la mediación de servicios marítimos extranjeros ; pero perfeccionando y extendiendo los nacionales, podremos implantar cambios directos de paquetes postales y ofrecer a nuestro comercio de exportación las grandes ventajas que se derivan de este servicio, por sus garantías de seguridad y facilidad de envío. Al propio tiempo, la tarifa de transporte

mediante servicios españoles es bastante más económica que cuando son cursados por vías extranjeras.

Para lograr el establecimiento de los cambios directos de referencia, será preciso poner término a nuestra incomunicación con Brasil y las Repúblicas centroamericanas.

Perfeccionando en este sentido el sistema de comunicaciones marítimas españolas con América, nos sería posible llegar al establecimiento de los aludidos cambios directos de paquetes postales con las naciones de Ultramar, con las que hasta hoy no nos ha sido posible implantarlos, a saber : Brasil, Chile, Perú, Bolivia, Nicaragua, Honduras y Guatemala. Asimismo se mejorarían y abaratarían considerablemente los cambios directos (mediante servicios nacionales y extranjeros combinados) existentes con Ecuador, Costa Rica, El Salvador y Santo Domingo.

En lo que afecta al transporte de correspondencia a dichos países o procedente de los mismos, en vapores españoles directos, las ventajas que se obtendrían son tan evidentes que no procede insistir sobre ellas.



BARCELONA : Inauguración de la Exposición del Mueble

El Poder Ejecutivo ha propuesto al Congreso, por medio de un Mensaje, la reforma de la Constitución Nacional. Dada así, escuetamente, la noticia, cualquiera podría suponer que algo grave en la esfera política ocurre para que el Presidente, con la aprobación unánime de su ministerio irresponsable, no vacile en plantear un problema de tanta importancia en la vida institucional de un pueblo como la reforma de su Ley fundamental, así sean las modificaciones de escasa monta, al parecer. Sin embargo, ese alguien se engañaría, ya que ningún asunto grave que exija preferente atención se ha producido, para que, dividido el partido radical y desorientadas las oposiciones, el Ejecutivo se permita abrir discusión sobre tema tan delicado.

Es menester vivir en una República federal, como esta, para llegar al convencimiento de que el Jefe del Estado goza de una libertad de que carece el rey constitucional, de quien se dice, con razón que reina, pero no gobierna. Si en Italia, por ejemplo, la semidictadura fascista suplantó al clásico constitucionalismo, obligando al monarca a doblegarse ante la voluntad de un patriotismo exaltado, aquí el personalismo presidencial se ha impuesto casi siempre ahogando los esfuerzos de cuantos no se avenían con su modo de pensar. El doctor Irigoyen puede mostrarse como el prototipo del tirano de levita que ha atropellado la Constitución cuando así convenía a sus miras particulares.

Que la reforma constitucional se impone, hay casi conveniencia en aceptar la idea; pero lanzarse a ella cuando la anormalidad impera doquier; cuando los partidos políticos se agitan en el vacío, quizás por falta de ideales, tal vez por falta de hombres dirigentes; cuando la situación económica es angustiosa y los problemas llamados sociales intranquilizan por igual al capital y al trabajo, agitar al país con discusiones de tan honda trascendencia, no parece en verdad, muy oportuno. Se dirá que el Proyecto de Ley sometido a las Cámaras indica con claridad los artículos que deben reformarse que son: el 42, el 46, el 67 (inciso 7), el 75 y el 87; pero ¿está seguro el Poder Ejecutivo de que el Legislativo sabrá contenerse, y no se lanzará a más amplia revisión? Cuando los otros dos poderes, el legislativo y el judicial, lamentan día a día que se menoscabe continuamente su independencia ¿no aprovecharán la oportunidad con que se les brinda para recuperar la autonomía que en parte les fué robando la absorbente política del Ejecutivo?

Doy de mano a este tema, sólo esbozado, por entender que ha de carecer de interés para el mayor número de los lectores de MERCURIO y brinco a otros que reflejarán los últimos aspectos de nuestra vida ciudadana.

El arte escénico nos ha reservado este año, no sospechadas sorpresas, pues mientras el Colón languidecía, y la Compañía Mendoza Guerrero atraía escaso público, éste invadía alborozado los teatros en los que el Bataclán parisino mostraba des-

nudeces femeninas, o aquellos en que provocativos bailes avivaban dormidos sensualismos; y si de estos espectáculos, que son una amenaza para la moral de los pueblos, se ha hablado durante el invierno en todas partes incluso en los grandes salones, escasa concurrencia lograron artistas de fama tan bien cimentada como la Cobeña, la Xirgu, Vilches, etc. Ahora, en estos últimos días, atraen público numeroso, quizás porque ya no tenemos Bataclán, la Melato y Zacconi, éste especialmente, a bien que ese público se compone en gran parte de elementos italianos, más patriota indudablemente que el español, influyendo en él la diferencia de idioma. No quiero ocultar mi tristeza al ver poco menos que desierta la sala de Cervantes en la que actuaban los ilustres esposos Mendoza Guerrero, y repletas de gente aquellas en que se presentaban los dos citados artistas italianos; Cuán veleidosa es la sociedad! El legítimo entusiasmo de ayer ante nuestro teatro con arte magistral representado por el aristocrático matrimonio, se ha trocado hoy en visible y desesperante frialdad.

Sirve de compensación a mi dolorido españolismo, seguir de cerca al profesor peninsular Luis Giménez de Asúa, quien está desarrollando en la Facultad de Derecho, un interesante ciclo de disertaciones sobre temas de derecho penal, y, especialmente, respecto al nuevo Código de la materia puesto en vigor hace poco en esta República.

Concurre a sus lecciones un público numeroso formado por catedráticos, magistrados, profesionales y estudiantes; este público asiduo ha podido comprobar la seria información del doctor Jiménez de Asúa y sus excepcionales condicio-

nes de galano escritor. He escuchado alguna de sus conferencias, advirtiendo como en ellas cobran vida los tópicos que desarrolla, y cómo quien las pronuncia está al tanto de manera cabal acerca de las nuevas orientaciones de la disciplina a que se dedica.

Junto con este valioso exponente de la cultura hispana están dando Conferencias en la Facultad de Medicina, sobre psiquiatría el doctor Gonzalo R. Lafora, y el doctor Sebastián Recasens, recientemente llegado, continuando sus amenas e instructivas conversaciones en la Facultad de Filosofía y Letras de esta capital y en la de Humanidades, de La Plata, el doctor Américo Castro.

La inteligencia española está, como se advierte, bien representada: ello, más que discursos hueros y fórmulas protocolares, contribuye a afianzar la confraternidad hispano argentina, contra la que conspira Francia a cara descubierta.

Esa confraternidad se ha puesto de relieve con el inesperado fallecimiento del fundador y director de *El Diario Español*, don Justo S. López de Gomara, ya que en el pesar intenso que conturbó a la colectividad española tomó parte la sociedad porteña, en la que gozaba nuestro compatriota de probadas simpatías. Rara vez se ha mostrado el dolor con pruebas tan patentes como ahora, ya que ante el féretro del



M nse or Miguel de Andrea

llorado amigo, desfilaron representantes de todas las clases sociales, así argentinas, como españolas.

Gomara, como cariñosamente le llamaba todo el mundo, llegó a este país, muy joven, en 1880, y aquí formó su hogar. Vida agitada la suya, doquier le llevaron las circunstancias dejó huellas de su paso; en el comercio, en la industria, en la banca; mas por cima de todo y ante todo, era periodista. Su actividad siempre en tensión, su inconfundible carácter, al que inquietaba nervioso afán de ser útil a las dos patrias, a la de origen y a la de adopción, pudo dar lugar a que en determinadas ocasiones se discutiera su modo de pensar, mas nadie le negó nunca ni su amor a España, ni su cariño por la patria de sus hijos, ni su valentía al batallar por los grandes ideales que vienen a ser como el mote con que bajan al palenque los grandes luchadores en pro de la fraternal armonía entre la nación descubridora y las repúblicas americanas.

Durante treinta y cinco años pude seguir muy de cerca la vida de Gomara, que se había convertido en estos últimos veinte años en el portaestandarte del españolismo en el Plata; y aun cuando no hay espacio para decirse de él cuanto decirse puede, deber mío es hacer constar que el sillón que con la muerte dejó vacío, nadie puede ocuparlo, y de fijo tardará muchos años en aparecer quien como él, sin envidias, sin ren-

cores, sin personales prevenciones, ponga *El Diario Español* al servicio de quien en cualquier esfera, se preocupe de trabajar en favor de España o de esta hospitalaria república.

Fué, en suma, Gomara un periodista hábil, que manejaba la pluma con sin igual maestría; un patriota en el más amplio y noble sentido de la palabra; un carácter con modalidades perfectamente definidas, y un amigo de sus amigos. Descanse en paz quien tanto batalló por y para España.

También ha rendido su tributo a la naturaleza nuestro comprovinciano don Conrado Fontova, hijo de aquel inolvidable actor que sacó de mantillas al teatro catalán, y hermano del célebre violinista don León.

Llegados los dos hermanos a este país, hace más de un cuarto de siglo, Conrado se dedicó también a la enseñanza musical, premiando el Gobierno sus esfuerzos al confiarle varios cargos en institutos oficiales. Compositor no vulgar obtuvo lauros su himno *A la Reconquista*, y obteniendo también los aplausos de la crítica su motivo musical sobre la poesía de J. Maragall, *El canto de los hispanos*.

Las dotes morales e intelectuales de Conrado Fontova le habían conquistado merecidas simpatías.

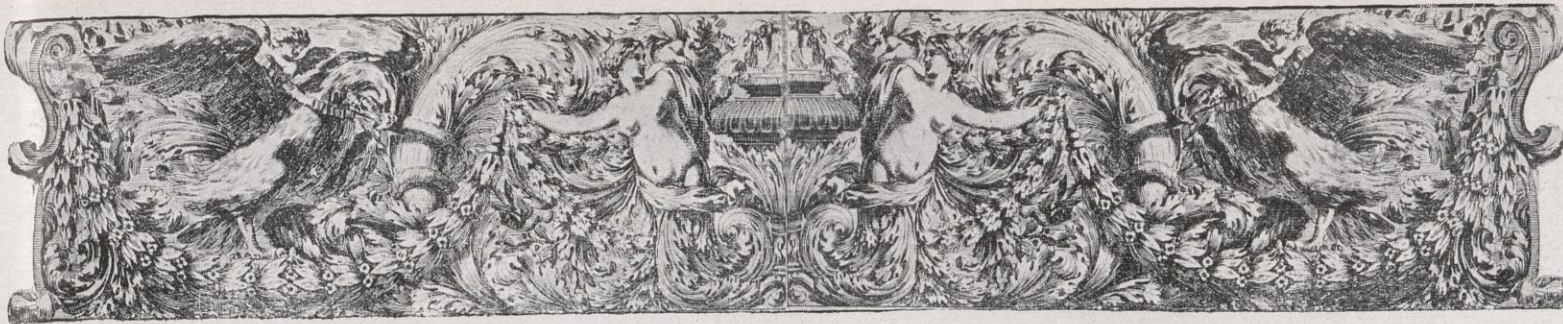
Paz en la tumba del inspirado maestro.

Buenos Aires, a 1.º de septiembre de 1927.

R. Monner Sans



BARCELONA: Acto de la Inauguración de la Exposición del Mueble



La Confédération Internationale des Travailleurs Intellectuels

Federación Iberoamericana para el trabajo intelectual

EL Primer Congreso Nacional del Comercio Español en Ultramar últimamente celebrado, marcará un jalón importante en la historia de las actividades y esfuerzos desarrollados para intensificar las relaciones comerciales entre España y los países de la América latina y Filipinas.

El Labor improba en la que tantas energías ha desarrollado el señor Rafael Vehils, Director de la «Casa de América» de Barcelona, y que requiere perseverancia y medios de acción para llegar cada día a más satisfactorias realidades.

Pero aparte de las relaciones y actividades comerciales, existen, y hay que tener en cuenta, organismos y actividades de carácter preferentemente intelectual que pueden completar y en ciertos aspectos están íntimamente unidas a las relaciones mercantiles.

Por esta razón nos parece oportuno tratar hoy de la organización de una gran **Federación Iberoamericana para el Trabajo Intelectual**, idea de la cual hemos hablado en otras ocasiones que reuniría agrupaciones, individuos y entidades que en los países aludidos o en relación con los mismos dediquen su actividad a ocupaciones de carácter predominantemente intelectual, del pensamiento, del espíritu.

Antecedentes y fundamentos. — Desde largo tiempo las colectividades obreras de carácter manual, patronales, agrícolas, se ocupan de formar Agrupaciones, Sindicatos y Confederaciones para defender sus intereses y fortalecer su acción frente al Estado, mientras que los elementos intelectuales, desarmados por su individualismo, ausentes en ocasiones en las cuales se afectaban sus intereses, veían disminuir su influencia y mermarse sus derechos. En todo caso sus agrupaciones se mantenían dentro del cuadro limitado de su profesión.

Pero, en otros países, ya que no hasta hoy en España, se han fundado Confederaciones de los llamados Trabajadores Intelectuales, comprendiendo las múltiples ramas y profesiones de los mismos.

Estas grandes Confederaciones dan facilidad a los especialistas competentes para prestarse mutuo apoyo, facilitan la solución de diferencias surgidas entre los propios organismos agrupados, así como defienden sus intereses y contribuyen a solventar los conflictos que pudieren surgir con las agrupaciones no adheridas u otras de carácter manual.

Con el concurso de todas las profesiones intelectuales, los profesores por ejemplo, podrán demostrar la decadencia a la que puede llegar la instrucción en una sociedad en la cual los técnicos obtienen, después de costosos estudios, un salario inferior al que percibe un obrero manual sindicado.

Los autores, los artistas, hallarán medios de apoyo y de cooperación para defender sus derechos de autor y asegurar sus medios de vida.

Los funcionarios y empleados hallarán el consejo de los juristas para redactar sus estatutos, etc.

Los que vieren burlados sus derechos por una defectuosa organización de la justicia, o por abusos de abogados o curiales, hallarán, dentro de la Confederación, medios de defensa, etc., etc., fundando así, entre todas las profesiones intelectuales, una técnica de solidaridad.

Para lograr este fin la Confederación para el Trabajo Intelectual deberá imponerse la obligación de abstenerse de

intervenir en las luchas de partidos políticos ni religiosas, tratando de hallar soluciones de armonía y de tolerancia dentro de los consejos de la ciencia y de los altos principios de la equidad.

Desde 1920 existe en París la «Confédération des Travailleurs Intellectuels», compuesta de un gran número de asociaciones de carácter profesional formando diversas secciones tales como Arte Dramático y Musical, Artes plásticas y gráficas, Profesorado, Funcionarios, Literatos, Periodistas, Profesiones liberales (Médicos, arquitectos, ingenieros, abogados, ciencias puras y aplicadas, asociaciones de matemáticos, filósofos, médicos especialistas en biología, química, etc.), Técnicos del Comercio y de la Industria, asociaciones agrupando individuos de profesiones distintas, tales como la titulada «Les Compagnons de l'Intelligence», la «Fédération Française des Artistes», etc.

Sus principales organizadores fueron M. Henry de Weindel, M. Romain Coolus, M. H. de Jouvenel.

Existe en Viena el Consejo Central de Trabajadores Intelectuales de Austria, que tiene como filial una Cooperativa de consumo para facilitar la adquisición de productos alimenticios y vestidos a sus afiliados y aliviar su precaria situación económica en la postguerra.

Existe en Lausanne la sede de la «Fédération suisse des Travailleurs Intellectuels», que nació bajo la influencia del antiguo «Bureaux Internationaux réunis de la propriété industrielle, littéraire et artistique», de Berna, y comprendiendo todos los trabajadores de la inteligencia que dedican sus esfuerzos a la producción literaria, artística, científica y técnica y que tienen una «actividad creadora», pero que no comprende todavía los profesores de enseñanza privada y universitaria, ni tampoco a los técnicos de la industria y del comercio.

Existe la Federación Nacional de Gran Bretaña con 450,000 miembros, otras como la de Bélgica, Polonia, Rumania, creadas a impulso de la «Confédération des Travailleurs Intellectuels», de París; la de Bulgaria y la de Finlandia.

En enero del corriente año se celebró en el local del «Conservatoire des Arts et Métiers», de París, la llamada primera semana profesional de los trabajadores intelectuales de Francia, organizada por la «Confédération des Travailleurs Intellectuels», de París.

Se trataron en ella asuntos importantes, y se aprobaron varios votos de obras de arte sobre derechos de autor, adoptando las tarifas aprobadas por el Parlamento belga, que son dobles que las francesas. Se adoptaron votos para que el Parlamento votara leyes protegiendo la instalación de talleres y habitaciones para los intelectuales y artistas.

Se tomaron acuerdos respecto a la redacción de contratos tipo, conforme a los trabajos del último Congreso del libro, y a fin de que el capital intelectual, es decir, el trabajo de los compositores de música fuera considerado como teniendo un valor igual al capital en efectivo invertido por el editor.

En las sesiones consagradas a las letras se acordó pedir la supresión del *copyright* y adopción de la Convención de Berna y otras sobre derechos de traducción y reimpresión. También se adoptó el importante acuerdo de que ningún afiliado a la «Confédération des Travailleurs Intellectuels» escribiría

artículos ni críticas para la prensa sin obtener remuneración.

Otros acuerdos fueron tomados referentes a la protección de la propiedad intelectual en el dominio de la medicina y biología. Para establecer un estatuto para la creación de una institución de crédito intelectual. Para el desarrollo de investigaciones y laboratorios.

Se aprobó un voto para que se escogieran trabajos manuales susceptibles de ser practicados durante dos o tres horas diarias a los estudiantes, viudas de intelectuales, etc., a fin de subvenir a sus necesidades sin abandonar sus estudios.

Otro para la reforma de la segunda enseñanza creando dos secciones; una clásica y otra moderna, con igualdad de derechos. Para que todo establecimiento de enseñanza libre o superior obligara a sus profesores o ayudantes a inscribirse en una Caja mutua sindical u otra de seguros y retiros.

Se leyó una comunicación referente a una prórroga de diez años sobre la duración legal de la protección de las patentes de invención. Se aprobó un voto para que la Comisión Internacional de Cooperación Intelectual de la Sociedad de las Naciones pusiera a la orden del día un proyecto sobre la propiedad científica, a fin de que fueran rápidamente conocidas las diversas formas de propiedad intelectual en el terreno nacional e internacional, etc., etc.

En abril último, y a iniciativa de la «Confédération des Travailleurs Intellectuels» de París, fué votada por unanimidad la fundación de la Confederación Internacional de Trabajadores Intelectuales, y se nombró una Comisión ejecutiva formada por dos delegados de cada país, teniendo ya una Confederación Nacional constituida, mas un observador por cada país, que hubiere enviado una delegación. Se adoptaron, para estudio en vista de la próxima reunión, las cuestiones siguientes: Reconocimiento universal de la propiedad intelectual y particularmente de la propiedad científica; su duración y protección. El derecho moral de los artistas a sus obras. Institución de una encuesta internacional sobre los empleados funcionarios y su situación moral. Utilaje científico. Protección de títulos. Colocación o empleo de los intelectuales, internacionalmente.

Posibilidad de la creación de una Federación Iberoamericana con sus diversas secciones nacionales y profesionales. — Existen en España, como en Portugal y Américas, diversas asociaciones de Prensa, de relaciones comerciales internacionales (como la «Casa de América»), de médicos, ingenieros, técnicos de la industria, escritores, arquitectos, etc. ¿Podría intentarse la organización de una gran Federación internacional que las comprendiera en su mayor parte, sin perjuicio de las federaciones nacionales que pudieran asimismo constituirse en su seno? Esta pregunta la dirigimos a la «Casa de América», a la Asociación de Periodistas de Barcelona, de las que formamos parte, y a cuantas entidades o lectores pudieren interesarse por esta idea.

No hay duda que el porvenir de la humanidad y su rápido progreso están íntimamente ligados a las grandes asociaciones.

Vemos los milagros realizados por las grandes sociedades cooperativas nacidas en Inglaterra en el pasado siglo. Vemos los progresos de la Unión Panamericana, que va afirmando su existencia en el terreno del intercambio económico e intelectual o educativo. Si fuera posible agrupar en una vasta asociación federativa elementos y agrupaciones pertenecientes a esta gama variada de países donde predominan las razas iberoamericanas, desde México donde han mezclado su sangre indios aztecas, orientales e iberos, hasta Cuba, Brasil, Perú, Chile, República Argentina, etc., ello sería un motivo más de aproximación así en el mundo invisible formado por los hilos misteriosos de la vida subconsciente y por las afinidades raciales, como en aquel más tangible de las relaciones y de las vastas empresas y asociaciones comerciales.

Siendo apolítica dicha Federación podría constituir un elemento de aproximación con Portugal, y con la República del Brasil. En un artículo publicado en la revista MERCURIO, como en otros artículos y conferencias, demostrábamos cuánto se habla de cooperación internacional, intelectual y económica, y cuán poca existe en realidad. Se ha reprochado a los sindicatos y agrupaciones profesionales de preocuparse únicamente de los intereses materiales, y a ciertos de intelectuales y profesiones liberales tendencias por parte de sus dirigentes a la vanidad personal y al parasitismo. Las Federaciones para el Trabajo Intelectual, por el contrario, deben contener en su programa grandes proyectos de mejoramiento de carácter educativo, moral, intelectual y económico. Para ello huirán de exclusivismo buscando en elementos pertenecientes a otras razas una «cooperación proporcional», asimilando o asociándose sus cualidades, sin por ello perder el carácter propio. Estas orientaciones de cooperación intelectual y económica favorecerán sin duda la comprensión entre los pueblos y la equitativa distribución de la riqueza. Si constituimos esta Federación para el Trabajo Intelectual podremos tener voz y voto en los Congresos y reuniones que celebre la Confederación Internacional de Trabajadores Intelectuales, y si lográramos formar paulatinamente un grupo iberoamericano contribuiríamos, a la vez, a las relaciones comerciales.

El señor Valentí y Camp se lamentaba el pasado año en las páginas de *La Publicidad*, de Barcelona, del individualismo que hasta ahora ha corroído la vida española, impidiendo organizar asociaciones de autores y de editores para el desarrollo de la exportación del libro español a América; ¿Quién sabe si una federación como la que explicamos sería un resorte para establecer esta solidaridad! He aquí, en todo caso, un tema de cooperación intelectual y económica al cual podría aplicar su actividad la Federación Iberoamericana para el Trabajo Intelectual. Otros temas serían el intercambio de profesores y relaciones universitarias, facilidades para la equivalencia de títulos, reforma y dignificación de la prensa, escuelas de periodismo, cooperación técnica para grandes empresas de comunicaciones marítimas y cablegráficas, convenios para llegar a establecer un Zollverein Hispanoamericano, etc.

Pablo M. Turull





RÍOS NAVEGABLES DE SUD AMÉRICA ⁽¹⁾

SUS PUERTOS Y CIUDADES

Como queda dicho en el final de la primera parte, navegaremos ahora el río Paraná, y si los pacientes lectores no tienen miedo de naufragar y fian la dirección de la nave a un marinero... de agua dulce tan poco hábil, pueden subir a bordo que el capitán ya está en su puesto, con lo cual da prueba, sino de gran pericia, por lo menos de no remedar las hazañas del famoso capitán Araña, embarcando a la gente y quedándose él en tierra. Pero debemos rectificar. A bordo ni está el capitán ni puede subir nadie todavía, porque para encontrar el río mentado hemos de andar un buen trecho por tierra. Tomaremos, pues, el tren en Santo Tomé (costa argentina) y bajaremos hasta Monte Caseros, pasando esta vez por el histórico pueblo de Yapeyú, donde nació el gran caudillo general José de San Martín, libertador de América.

En Monte Caseros tomaremos la línea directa de Corrientes, capital de la provincia del mismo nombre y puerto importante del río Paraná. El trayecto que hemos de recorrer en ferrocarril es de unas doce horas, teniendo que pasar por las ciudades de Curuzú, Cuatiá y Mercedes. En el departamento de esta última se hallan los cultivos de algodón de la colonia que fundó el popular novelista señor Blasco Ibáñez. Aquel puñado de valencianos trasplantados allí por el escritor y pionner (con más o menos resultado económico), convirtieron aquellos pajonales selváticos y salvajes, en donde los tigres y demás alimañas tenían sus tranquilas guaridas, en productivos campos de regadío y en un vergel. El Gobierno de esa provincia acaba de vender a la famosa firma Hugo Stinnes dicha colonia, la cual se denomina Nueva Valencia.

Ya en Corrientes, corremos a embarcarnos, pues en el puerto nos espera el gran vapor *Londres*, que está a punto de zarpar con rumbo al Paraguay. La ciudad que dejamos al llegar a ella, no presenta casi nada interesante, es poco comercial e industrial. Hemos instalados en un lujoso camarote del citado paquete argentino, en pleno río Paraná. Este paisaje no está tan lleno de colorido como el que ofrece el curso del río Uruguay, con sus campos inundados de luz y sus ciudades de casas blancas y de colores varios. El río Paraná corre siempre a la sombra del misterioso Chaco, pues una ribera es su gran territorio. El *Londres* sube jadeante, batiendo las palas de sus altas ruedas con dificultad, porque el río está muy crecido y hay mucha correntada.

Este brazo que dejamos a la derecha es el alto Paraná, que conduce a la provincia o territorio de Misiones, lindante con el Paraguay. Las fuentes de este río (el alto Paraná) son las conocidas y maravillosas cataratas del Yguazú, que rivalizan con las de la otra América, con las del Niágara sonoro.

Nosotros no podemos ir esta vez a admirar tanto portento, tan fantásticos dones como la naturaleza ha derramado allí, haciendo famosos aquellos lugares, porque el barco en que navegamos no hace esa ruta, la cual está reservada a la flotilla de la casa Barthe de Posadas, capital de Misiones.

El *Londres* efectúa un viaje directo al Paraguay, y no hace escala en los puertos de poca importancia, por cuyo motivo no

nos es dable conocer en la subida ninguna población intermedia. Procuraremos que esto acontezca en la bajada, al regreso, porque es forzoso volver por aquí mismo.

Nos hallamos entre *dos aguas*, esto es, en la *línea divisoria* de las aguas argentinas y paraguayas, en el peligroso paso del « Pingo ». Aquí suelen haber temporales, pero ahora lo pasamos bien. Además nos hallamos en el amplio y hermoso comedor, hecho un ascua de luz, cenando. El pasaje es numeroso; todas las mesas ocupadas: comerciantes argentinos, orientales, paraguayos, brasileños. Diplomáticos, políticos y los infaltables viajeros de comercio, simbolizando la nota amena. El elemento femenino está representado por bellas y elegantes señoras y señoritas que convierten aquel flotante recinto en un Edén.

Al otro día nos hallamos ya en las costas paraguayas y el río ha cambiado también de nombre, se llama río Paraguay. Después de casi dos días y una noche de navegación, desde Corrientes, pasamos frente a las poblaciones de la pequeña (en habitantes) nación guaraní, o sea del Paraguay: Humaitá y Villeta, lo cual quiere decir que nos hallamos cerca de la capital, Asunción. Por esos parajes las orillas del río están tan cerca la una de la otra y tienen tal exuberancia de vegetación que parece quieren aprisionar al vapor, y el espeso ramaje de los árboles, de que están cuajadas las riberas, hasta dificultan su paso, de manera que se navega y apenas si se ve el agua. Y aquí se puede afirmar que a la cinematografía panorámica o de paisaje (porque aquello parece una película) se le ha podido imprimir ya, sino la voz humana, la de los pájaros de la selva, porque las bajas copas de los árboles del trópico están llenas de loros, cotorras, catitas y otros géneros de aves, saludando al pasaje con una gritería tan estridente y poco armoniosa que parece un verdadero bochinche.

El *Londres* ha atracado ya al muelle de la Asunción. El puerto nos parece una especie de Babel, no porque las gentes que hay por allí hablen gran diversidad de idiomas, sino porque la lengua que más se oye es el guaraní, parecido al vasco, que para nosotros es incomprensible. En un coche nos dirigimos al mejor hotel, en la calle de la Palma, la más comercial y lujosa. Nos hallamos en la capital de una nación. Para dar cuenta de su movimiento comercial e industrial, en fin, de su vida económica, necesitaríamos sendas páginas de que no disponemos, de modo que nos limitaremos a dar cuenta únicamente de la casa de comercio, importadora y exportadora, más grande y más importante de toda la nación paraguaya. Nos referimos a la antigua firma Rius y Jorba, hoy sociedad anónima. Hacemos esta excepción por tratarse de una casa de un radio de acción y potencialidad económica extraordinarias y es cuanto podemos decir, porque para entrar en detalles acerca de su desenvolvimiento necesitaríamos datos administrativos que carecemos de ellos. Los señores Rius y Jorba, que son los fundadores y los que imprimieron todo el desarrollo a tan gran entidad comercial, son españoles.

Después de un par de semanas de muy agradable permanencia en esa capital, en verdad muy simpática, y habiéndonos recreado en los sitios de placer con que cuenta, tales como el hermoso paseo Belvedere y la pintoresca isla de San Bernardino, nos volveremos a embarcar para llegar por esos ríos al límite

(1) Véase el número 437, página 156 de la edición ilustrada.

navegable de los mismos. Al marcharnos de la Asunción ya hemos hecho buen acopio de ñandutí, esas filigranas que tejen las indias y que venden las lindas y ariscas mestizas en la puerta del hotel. Tampoco hemos olvidado la clásica hierbamate y los necesarios adminículos para matear a bordo. Ah, y al despedirnos debemos grabar en nuestro corazón y consignarlo en estas páginas a fuer de agradecidos, cuán hospitalaria e hidalga es esa ciudad y lo francos y amables que son sus habitantes, desde el Presidente de la República y Ministros, hasta los más modestos.

Proseguiremos el viaje teniendo la agradable novedad de estrenar el barco que nos ha de conducir a lo más alto de nuestra placentera y estudiosa excursión. Es el vapor *Lambaré* que acaba de llegar de Buenos Aires, siendo la primera travesía que efectúa. Ya estamos, pues, tomando mate a bordo del flamante navío, remontando las rojas aguas del río alto Paraguay, hasta llegar a Corumbá, población del Estado de Matto-Grosso, de los Estados Unidos del Brasil. Ese lejano territorio brasileño es aún más tropical que el Paraguay y hay que tomar grandes precauciones para que las densas nubes de mortíferos mosquitos y otros bichos no aniquilen y derriben a los pocos seres humanos que visitan tan inclemente e ingrato país; pródigo y exuberante en extremo, eso sí, pero de vegetación, flora y fauna. El único producto natural que se explota allí es el caucho y sabido es que las regiones en que se produce la goma son poco agradables de habitar, por ser insalubres en extremo. También hay ricas minas, pero como es un país poco explorado, apenas si se explotan.

En el mismo cómodo vapor *Lambaré* volveremos a los países civilizados, progresistas y cultos de que procedemos, en los que la vida es un encanto, muy al contrario de esos salvajes desiertos, en que el sol quema al hombre; y achicharrado, las alimañas lo devoran, si las mortíferas plagas de insectos, la humedad, la sed y el chucho no lo han aniquilado primero...

Llegamos otra vez al puerto de la Asunción del Paraguay y como en el *Lambaré* ocurrió una pequeña avería en la maquinaria, para poder proseguir en seguida el viaje es preciso transbordar al vapor *Golondrina*, que está a punto de partir. Lo hacemos e inmediatamente el barco zarpa de nuevo hacia la Argentina y como es pequeño y ligero, como una ídem hace escala en todos los puertos, aun los de poca importancia. Al ir aguas abajo vuela raudo, fugaz, y apenas si roza la superficie de las aguas con las alas, o sea las ruedas. En el paso del Pingo hay temporal y según el vaivén del río, tan pronto resbala sobre las ondas, tan pronto parece que se hundiera en ellas como un anfibio, igual que un hidroavión.

Pasamos muy cerca de la costa Chaqueña y en la desembocadura de los riachos se ven piraguas o canoas tripuladas por indios, entregados a la pesca y a la rapiña. El gran Chaco, ese extenso territorio casi todo virgen, de inexploradas e inmensas selvas, está muy poblado todavía de indias y se halla situado entre las Repúblicas Argentina, del Paraguay y de Bolivia, resultando de una superficie vastísima, y todo pertenece a la Argentina. En su interior misterioso e impenetrable viven en estado primitivo muchas tribus, con sus caciques: se calculan unos cien mil indígenas. Las razas son quichúas, tobas, guaraníes, etc. Son temibles sus asaltos, o malones, como se dice, a las estancias, para robar ganado, que abundan no muy adentro del territorio. Se entablan entre asaltantes y asaltados verdaderas batallas.

Llegamos al puerto argentino de Formosa, territorio nacional con gobernación, en el mentado Chaco. Hay muy poco movimiento comercial, y a pesar de ser de noche, hace un calor sofocante. Después de cargar la correspondencia y poca cosa más, salimos en seguida. Pasamos frente a los ríos Bermejo y Pilcomayo, poco navegables y poco explorados por el peligro que corren los que se aventuran a penetrar en ellos a causa de que los salvajes piratas que moran en sus orillas los cazan a flechazos o los pescan con sus lanzas. Allá por el año 1895 pereció trágica y misteriosamente en los esteros de Patiño el intrépido explorador español, vasco, Ibarreta. A pesar de haber enviado el Gobierno argentino expediciones en su socorro, no se halló ni vivo ni muerto. Hace poco que dicho Gobierno dispuso que estos ríos se explorasen en hidroavión.

Nos encontramos nuevamente anclados en el puerto de Corrientes y después de descargar algunos tercios de hierbamate paraguaya, continuamos viaje a Barranqueras, puerto de la ciudad de Resistencia, capital del gran Chaco, de esa inmensa comarca, emporio de la industria forestal. El puerto, o sea Barranqueras, se encuentra a unas cuatro leguas de distancia de Resistencia y los une un pequeño ferrocarril. En todo el litoral del Chaco, que se denomina, una gran extensión austral, y otra, grande también, santafecino, por hallarse dentro de la provincia de Santa Fe, hay los grandes obrajes, o sea aserraderos, en que se cortan y elaboran los corpulentos quebrachos, que son árboles, cuya madera es colorada y dura, de que se componen sus extensos y espesos bosques. Se cortan con las sierras todos los troncos de esos árboles, con el exclusivo objeto de producir serrín para curtir cueros. También de esa madera se extrae el tanino, que tantas aplicaciones tiene en la química. Antes de la guerra se hacía una gran exportación a Alemania; era su principal mercado. Por el puerto de Barranqueras, como por casi todos los del litoral chaqueño, se efectúan continuos embarques, tanto de los troncos como del serrín y extracto referidos.

En la otra orilla del río se encuentran la población y puerto de Empedrado, muy cerca de la cual, hace algunos años, se fundó la ciudad de invierno. Antes los argentinos delicados de salud tenían que ir a invernar al Paraguay, pudiéndolo hacer ahora en su propio país, pues la provincia de Corrientes, a la cual pertenece Empedrado y su vecina ciudad de invierno, es muy calurosa y en esta estación del año no hace frío en ella.

Ahora hacemos rumbo al puerto de Goya. Goya es una ciudad bastante grande, en la que su principal riqueza es la industria lechera. Hay grandes tambos (vaquerías) en los que se fabrican unos quesos de mucha fama en todo el país. Además se elaboran mantecas y otros productos derivados de la lechería, de los cuales se hace una buena exportación a Europa. La ciudad queda lejos del puerto y como el río grande está muy bajo, el riacho que conduce a la población está seco y no puede navegar por él el pequeño vapor de transbordo, de manera que tenemos que ir a ella en incómodas *volantas*.

Proseguimos viaje con proa a Bella Vista. Ahora pasamos frente a Mal Abrigo, punto del río peligroso para las embarcaciones, por las fuertes corrientadas de fondo que se dice son causadas a consecuencia de unos remolinos que hay. Por ese paraje tan malo tiene acceso al río la pequeña ciudad de Reconquista, algo lejana de allí, que viene a ser la capital de aquella comarca, o sea del Chaco Santafecino. Hay un pequeño muelle por el cual desembarca y embarca casi todo lo que importa y exporta, y no es todo porque además del pequeño puerto, cuenta Reconquista con línea de ferrocarril.

Un poco más abajo del sitio que acabamos de describir y en la misma ribera, observamos un suceso inesperado. Es negra noche, en el cielo no brilla ninguna constelación; pero sí brillan entre los árboles de la manigua infinidad de luces. ¡Esto es insólito! ¿Hay electricidad en el salvaje monte? ¿Celebran los indios alguna fiesta o algún exótico rito de sus macabras costumbres y se alumbran con lamparitas eléctricas? Pocas veces la escenografía habrá presentado una decoración más fantástica como la que ofrece aquel nocturno cuadro (río y selva). Todos los pasajeros están atónitos. Al ver nuestro asombro el capitán del buque se desata en una burlesca y sonora risotada, que rasgando el espacio viene a ser una nota intercalada a aquel espectáculo de misterio. Aquí — refiere — ni los indígenas se alumbran con luz eléctrica, ni celebran ahora festín alguno, ni ocurre nada que no sea perfectamente explicable. Estas luces, a pesar de brillar tanto, son... luciérnagas, esos gusanos de luz de que el bosque está cuajado.

Al otro día por la mañana llegamos a Bella Vista. En toda esa región los campos están llenos de naranjos, igual que en la huerta de nuestra Valencia. Es un cuadro sumamente típico y pintoresco la carga de las naranjas a los barcos. Las bodegas de nuestro simpático y dócil *Golondrina* tienen que llenarse de ellas y, vamos a ver: se forma una larga fila de mujeres jóvenes y viejas y van subiendo a bordo una a una descargando de sus cabezas los canastos de naranjas que vuelcan a la bodega del buque; después bajan, vacías, por otra pa-

lanca, semejantes a los cubos de una noria. Todas fuman unos *cigarrotos* paraguayos, tan fuertes que parecen mechas de dinamita, para desmenuzar rocas. Mientras cargan, suben, descargan y bajan, ríen y charlan en su jerga criolla, mitad indio y mitad español. Esa faena la ejecutan completamente de rutina. Es esta escena de mucho colorido y movimiento, muy agradable... de contemplar.

El *Golondrina* está repleto de la redonda y amarilla fruta y abandona aquel lugar *volando*; pero al poco rato le sucede un tropiezo, un serio percance. Como hace tiempo no llueve en todos aquellos dilatados países, los ríos han decrecido mucho y nuestro barco toca fondo y se vara. Mas por esto no se corre ningún peligro. El lecho del río es pura arena. No hay, por fortuna, los peligrosos escollos del mar... *ni de la tierra*. Pero ese contratiempo nos ocasiona una gran molestia, porque sólo Dios sabe cuándo repuntará el río, o sea la creciente, y, por tanto, lo que durará la varadura; se hace el *salvamento* transbordando a un remolcador para continuar el viaje. Pasamos frente a Esquina y con esto dejamos las aguas de la provincia de Corrientes, y llegando a La Paz entramos de nuevo en las de la provincia de Entre Ríos.

Mientras permanecemos en el puerto de La Paz, cuya población es de poca importancia, las aguas del río suben, con lo cual determinamos esperar que baje el *Golondrina*. Al otro día le tenemos allí y nos vuelve a recibir *con las alas abiertas*. Continuamos descendiendo sin hacer ninguna más escala hasta Paraná, capital de la provincia de Entre Ríos.

El puerto de Paraná es nuevo y muy importante. En él hay anclados algunos buques de Ultramar, de tres, cuatro y cinco mil toneladas, que cargan trigo para Europa. Hay mucho movimiento: vapores, veleros de Ultramar y de cabotaje; remolcadores y diferentes barcos de la gran flota Mihanovich, la más importante de Sud América, compañeros de nuestro *Golondrina*, al que con mucho sentimiento tenemos que dejar, porque nosotros tenemos que ir a Santa Fe y él no va a aquel puerto, por los motivos que luego explicaremos. También hay algunos vaporcitos de los que hacen esa carrera, y, en fin, todas las manifestaciones de la navegación fluvial, aparte de la marítima. La ciudad de Paraná queda muy alta y desde el puerto no se ve. De ella baja al puerto un tranvía que ha de hacer muchas curvas por la empinada cuesta. Hay en aquellos alrededores algunas fábricas de yeso y cal. Las cales de Paraná tienen mucha fama en todo el país.

La ciudad, que, por lo alta, parece un promontorio, es muy pintoresca, y al ver, desde el borde, que semeja una balaustada, el gran golfo del río allá bajo, que casi la rodea, parece una ciudad flotante. Sus calles son largas y de muy pronunciada ondulación. Sus casas bajas y blancas como cisnes. Edificios públicos modernos y muy notables; avenidas, plazas y jardines. Buenos hoteles y teatros (uno nuevo, grande y lujoso). Mucho comercio y alguna industria y mucha higiene pública, o sea limpieza, que hace honor a aquella municipalidad. ¡Ah! olvidábamos consignar que cuenta también con un excelente servicio de modernas cloacas, que hizo construir el Gobierno de la provincia. También la dotó, el de la nación, de un gran edificio destinado a Escuela Normal. Esto fué como regalo en conmemoración del Centenario de la Independencia; beneficio que hizo extensivo, dicho Gobierno nacional, a todas las capitales de provincia, que no la poseían.

Para ir a Santa Fe hay que efectuar el viaje por el río del mismo nombre, afluente del Paraná, en los vaporcitos que hemos visto en el puerto. He aquí por qué el *Golondrina* no hace ese *ramal*. Está a punto de salir el *Estrella*. Subimos a él. Es una travesía de cerca cuatro horas.

Estamos en la mitad de la travesía y pasamos por un recodo en que el Santa Fe es muy estrecho, como casi todo su curso. ¿Qué es aquella mole negra, que parece un fantasma que se nos echa encima? ¡Ah! es un vapor inglés que viene, muy despacio, porque apenas si puede pasar, de cargar trigo del puerto al que nosotros hacemos rumbo. Nuestro pequeño da con su sirena algunos estridentes silbidos, como gritando para que nos vea, y su ventrudo estribor no la roce la rueda de babor, y se hace a la orilla tanto como puede para asegurarse bien. El coloso pasa con majestad y orgullo, sin siquiera contestarle (ni por cortesía). Parece el encuentro de un elefante con un

apacible corderillo. Es sorprendente ver en ríos tan pequeños, vapores tan grandes. Algunas canoas de isleños, cuyos ranchos (viviendas) vense cerca, se cruzan también (ahora el gigante es el *Estrella*) y llegamos.

El puerto de Santa Fe, con muchos otros, es nuevo, relativamente, habiéndose celebrado su inauguración con grandes festejos sociales y populares. En cuanto a éstos, el Gobierno de aquella provincia quiso que gozara tanto la gente del pueblo como la de clases elevadas y dispuso varios espectáculos gratis en el teatro más grande. Inútil es decir el hormigueo que acudiría. No recordamos que jamás Gobierno alguno haya hecho tan loable acción, y justo es dar cuenta de ello en honor a aquél. Como ciudad, Santa Fe es tan antigua, que recuerda el coloniaje y el virreinato. Siendo capital de la provincia de su mismo nombre, ostenta muchos edificios públicos, y, como las demás, posee el palacio de la Legislatura, donde tienen su asiento la cámara de diputados y la de senadores. Cuenta igualmente con modernas cloacas y un nuevo y lujoso teatro, además de los otros más antiguos. Mucho comercio y alguna industria. Su principal riqueza la constituyen la infinidad de colonias agrícolas, que pueblan toda su vasta provincia. Convergen varias líneas ferroviarias de ancha y angosta trocha, que hacen caer al puerto una lluvia de bolsas de trigo, como una bendición; porque además de traer el de buena parte de sus campos traen también de la no menos agrícola provincia de Córdoba.

En todos estos puertos hallamos, pues, los vapores y grandes veleros de todo el mundo que han traído todo lo que América no produce y se llevan el maíz y el trigo de estas comarcas fecundas e inmensas. Embarcamos nuevamente en otro esquife como el que hemos venido, que en el puerto de Paraná, al que hemos de retroceder forzosamente, porque el río Santa Fe se pierde por aquella campiña de sementeras, y no tiene salida navegable, hallaremos probablemente al bonito y grande vapor *San Martín*, para embarcar en él y seguir la ruta al gran puerto del Rosario. ¡Hola! Un caimán fuera del agua tumbado de panza al sol. En la otra orilla un yacaré. En este río abundan estos temibles animales. El capitán pide nuestro revólver para dar caza a esos bichos. Pum. Pum. Todos caen, pero otra vez al agua, *con el susto consiguiente* y nada más. El capitán, algo amoscado por su poca certera puntería, vuelve al timón, que en esto sí es experto, y nosotros continuamos nuestra lectura en la toldilla.

Arribamos a la desembocadura del Paraná, en cuyo paraje se extiende una gran llanura formada por el golfo o estuario del río. No nos hemos equivocado. El gallardo *San Martín* espera, balanceándose suavemente en las aguas movedizas del puerto. Atracamos al muelle, bajamos y en seguida subimos a su bordo. Otra vez aguas abajo. El *San Martín* es de buen andar. Pasamos por el pequeño puerto del Diamante y nos paramos un poco en él.

Pero no es tan pequeño este puerto que no haya también amarrados algunos vapores, fragatas y bergantines cargando trigo. Por todas partes lo mismo: trigo y más trigo. El capitán ha salido de a bordo a pasear un poco por esta hermosa ribera. Los capitanes de estos lujosos vapores de pasajeros de las líneas fluviales son figuras también de lujo, decorativas, pues no se cuidan casi de nada, si no es presidir las comidas. La dirección de dichas naves está a cargo de los prácticos, y la administración, de los comisarios y contadores. Nuestro hombre, un italiano bonachón y de mediana edad, se ha alejado un poco y el vapor tiene que partir a las pitadas de aviso reglamentarias, que obligan al señor Bertolini a apretar el paso y casi a correr, temeroso, sin duda, de quedarse en tierra.

Si non e vero...

Llegamos al muy importante puerto rosarino, el tercero de la Argentina. El segundo es el de Bahía Blanca, en el Atlántico. La ciudad del Rosario de Santa Fe es la segunda y es, verdaderamente, una segunda Buenos Aires, tal es de grande, comercial, bien urbanizada y lujosa. A pesar de ser de tanta categoría no es, como tal vez muchos creen, capital, por lo menos capital de provincia; lo es, sí, pero de departamento. Se le pone el aditamento de Santa Fe porque pertenece a esa provincia, pero la capital de ella es la misma ciudad. Tratándose de una población tan populosa y vasta como es Rosario de

Santa Fe, tenemos que renunciar forzosamente a entrar en detalles describiéndola, porque sería aquello de nunca acabar. En el puerto hay un movimiento inusitado. Lleno de buques de Ultramar, de vapor y de vela de todos los portes, descargando mercaderías generales y cargando cereales de todas clases, a granel y en bolsas. Muchas embarcaciones llenan sus bodegas por medio de las llamadas canaletas, que embocando en las ventanas de los altos depósitos de grandes galpones y tinglados que están llenos de ellos todos los muelles, caen inclinados a los barcos, resbalando por su interior bolsas sin fin y vomitando grano suelto, que tragan insaciables todos los transportes. La navegación fluvial da también un gran contingente a ese puerto porque todo el tránsito del río Paraná (que, como es de observar, es mucho) tiene que tocar en él. El movimiento al Paraguay solamente es muy grande. Además el de buena parte de la nación argentina y algo del Brasil; en fin, todo lo que hemos visto en nuestra ruta de bajada, desde Matto-Grosso, Brasil; debiéndose agregar también el territorio argentino de Misiones, que en este viaje no hemos visitado por el motivo expuesto en su punto y lugar. En suma, el río Paraná, después del Plata, es el de más tráfico comercial.

Y ahora, en saliendo del gran puerto del Rosario, podemos anunciar que la excursión toca a su fin, pues entramos en su última etapa. Pasamos frente a Villa Constitución, localidad y puerto de regular importancia; más abajo vemos la bonita y gran ciudad de San Nicolás, con su puerto también nuevo, o de pocos años. Esta ciudad es de la provincia de Buenos Aires, lo cual quiere decir que nos hallamos cerca del punto de partida; esto es, de la gran capital argentina. En San Nicolás

no hemos de parar para nada. No hay servicio de pasajeros en ese puerto, pues las dos líneas de ferrocarril que posee, con sus trenes diurnos y nocturnos, absorben todo el movimiento, proporcionando toda la rapidez y comodidad posibles. De todas maneras daremos noticias de que esta ciudad es muy importante y simpática. Como ya hemos apuntado, cuenta con dos estaciones ferroviarias, con mucho tráfico. De su puerto entran y salen muchos buques, exportando, por tanto, a Europa grandes cantidades de cereales. También tiene tranvía, como casi todas las ciudades de América (sobre todo de la Argentina). Es cabeza de partido judicial, teniendo, pues, tribunales. Tampoco le falta su moderno y elegante teatro, ni carece de lujosos establecimientos comerciales, buenos hoteles, cafés, etc. La industria está igualmente bien representada, siendo la más importante sus fundiciones, talleres mecánicos y alguna fábrica de tejidos.

Ya desembocamos al gran Plata, ya estamos otra vez en su inmensa llanura. El *San Martín* surca veloz su turbia superficie, deseoso de llegar a buen abrigo y descansar. Nosotros también estamos cansados y anhelamos llegar a Buenos Aires, después de tan larga ausencia. ¿Y los lectores? ¡Ah! ellos estarán mareados, sin duda, con tanto vaivén, si es que no nos han abandonado por el camino.

Los que hayan tenido la paciencia y valor de seguirnos hasta el final se pueden hacer la ilusión de haber emulado a los valerosos e inmortales navegantes Magallanes y Elcano, por haber dado la vuelta, si no al mundo, a esos ríos de América, y si el viaje que han efectuado ellos a través de estas páginas y en el ligerísimo e impalpable aparato de la imaginación no ha durado años, ha durado meses.

Pedro Diviu

Sociedad Anónima Monegal

Drogas : Productos Químicos y Farmacéuticos : Importación y exportación.
Fabricación y exportación de esencias
: : de plantas aromáticas silvestres

Paseo de Pujadas, 11 y 13 : BARCELONA

Teléfono n.º 2511 : Apartado de Correos n.º 144
Direcciones telegráfica y telefónica : SOGAL- Barcelona
Claves : A. B. C., ediciones 4.ª y 5.ª y Lieber's

SECCIONES : Drogas y Productos Químicos para análisis
Artes : Farmacia : Fotgrabado : Fotografía : Tintorería y demás industrias : Específicos y Aguas Minerales : Perfumería : Comestibles : Vinos y Licores : Dibujo y Pintura.

DELEGACIONES: ALCOY, San José, 31 : ALICANTE, Apartado de Correos 46 : MADRID, Apartado de Correos n.º 468 : PASAJES (Guipúzcoa), calle de Buenavista, 12
SEVILLA, Apartado de Correos 69 : TARRAGONA, Plaza Olózaga, 12 : VALENCIA, Apartado de Correos 97

Droguerías en Barcelona

Ronda San Pablo, 49; Teléfono 1898 : Puerta del Angel, 14
Teléfono 1959 : Calle del Carmen, 76 ; Teléfono 3452

HIJO DE J. RICART

FÁBRICA DE LUSTRES, CREMAS, CERAS,
TINTAS PARA LUJAR EN FRIO Y CALIENTE DE TEÑIR "NIGROSINA"
: : (Marca LA BOTA NEGRA) : : :

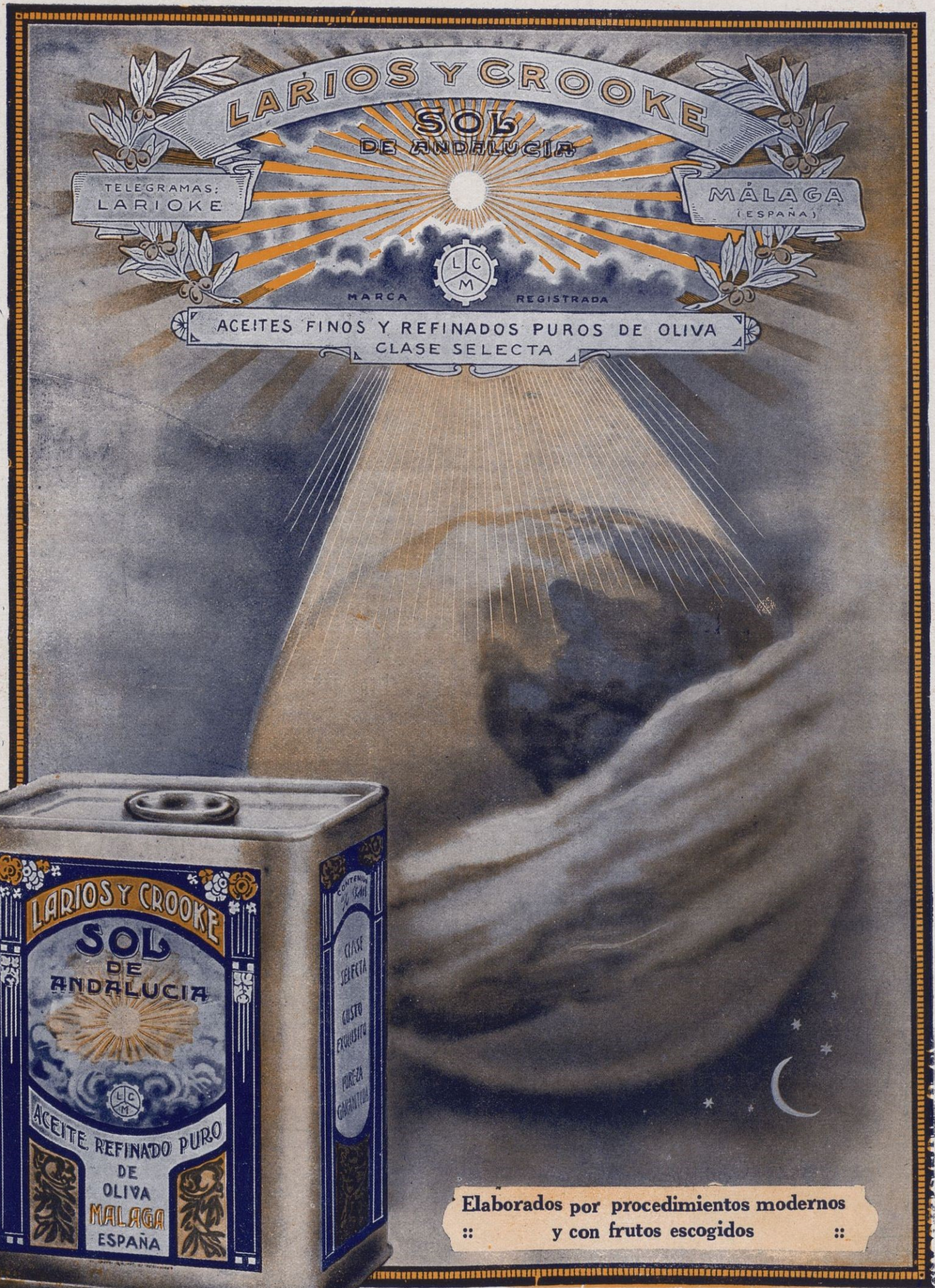
TINTA "ONYS" PARA LUJAR A MÁQUINA
TINTA "Z" PARA LUJAR A MANO, etc.

BARNICES DORÉ PARA EL
CHAROL NEGRO Y DE COLOR

PASTILLAS, BLOQUES, POLVOS Y LÍQUIDOS
: : ESPECIALES PARA LAS LONAS, etc., etc. : :

SAN GUILLERMO, 5 : : TELÉFONO G-666

BARCELONA



LARIOS Y CROOKE

SOL DE ANDALUCIA

TELEGRAMAS: LARIOKE

MÁLAGA (ESPAÑA)



MARCA REGISTRADA

ACEITES FINOS Y REFINADOS PUROS DE OLIVA CLASE SELECTA



Elaborados por procedimientos modernos y con frutos escogidos

TELÉFONO-124 A

CEMENTOS Y CALES FREIXA S/A

FÁBRICA DE CEMENTOS PORTLAND GRAPIER Y CAL HIDRÁULICA.

VISTA DE LA FABRICA DE MONJOS - CERCA VILAFRANCA DEL PENEDÉS

BARCELONA
RAMBLA DE CATALUNA Nº 35 PRAL

Producción diaria : 400 toneladas

Los materiales se analizan diariamente en el laboratorio por personal competente

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA. FREIXA

CEMENTO GRAPIER

CEMENTO VALENTIN

CEMENTO PORTLAND

Neumáticos Nacional
S. A.

Diagonal, 391 : Teléfono G-986 : BARCELONA
Fábrica en Manresa

CAPITAL : 4.000.000 PESETAS
A LA VENTA

NEUMÁTICOS Y CÁMARAS FABRICADOS CON LOS MEJORES MATERIALES. TRATADOS CON LOS MEJORES Y MAS MODERNOS ELEMENTOS BRINDAN AL CONSUMIDOR LA MÁXIMA ECONOMÍA POR KILÓMETRO RECORRIDO

GRAN LICOR ESTOMACAL "WILSON"

La paz... del estómago
PEDRO MOR (LÉRIDA)

JOAQUIN SALES
CONSTRUCTOR

Dirección telegráfica :
SALES

TORTOSA
(ESPAÑA)

Torno tipo STRONG de 1,000 x 160 mm. : Patente número 75940

Limadora tipo THE PERFECT de 420 mm. de carrera

FABRICA DE GÉNEROS DE PUNTO *Teléfono 403.*
 ESPECIALIDAD EN MEDIAS Y CALCETINES
 SIN COSTURA
 CAMISETAS - PANTALONES



FABRICA y DESPACHO
 Zubara nº 121 y 123

V. de J. Ruiz y C.
CALELLA

BAYETA-ECONÓMICA
NACIONAL
 [EL MEJOR TRAPO]



JOSÉ OLCINA LLORENS :: ALCOY (España)

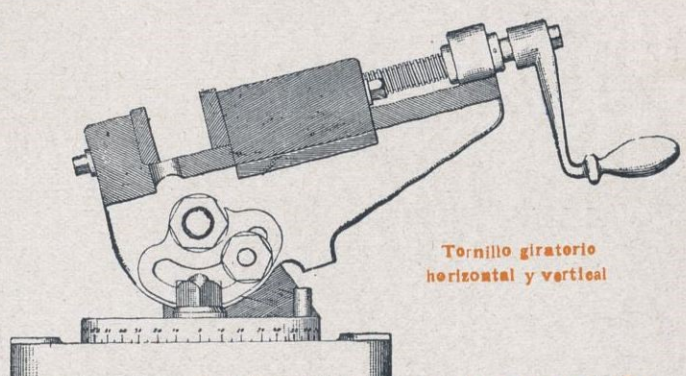
J. Ruiz y C.^a
JEREZ



Champagne RUIZ
 Gran vino
 Regalía Imperial
 J. Ruiz y C.^a-Jerez



Ponche Español
 Exquisito licor
 J. Ruiz y C.^a-Jerez



Tornillo giratorio
 horizontal y vertical

HIJOS DE ZABALA Y COMPAÑÍA
TALLER MECÁNICO DE PRECISIÓN
 Constructores de Tornillos :: Placas Tipo :: Chimeneas
 para Escopetas y Reparación de Maquinaria

(España) Ardanza, 8 : EIBAR (Guipúzcoa)



JOSE SABATER

Sucesor de GRAU, SABATER & Co.

Almendras, Avellanas, Nueces, Higos de Fraga, Piñones, Anís, etc., etc.



REUS



J. GUILLE Y C.^A



Fabricación de cintas fa-
veur en seda, algodón y sus
mezclas. Cintas liberty. Ma-
nufactura de sedas natura-
les y artificiales en crudo y
tintados, tussahs, schap-
pes. Especialidad en
CINTAS vegetales



BAJA SAN PEDRO, 35
BARCELONA

ANIS RIOS
VALENCIA



JOSE RIOS
SILLA (VALENCIA)



GROSS HERMANOS
Exportadores de Frutos del Pais : Higos, Pasas, Garbanzos, Aceites, etc.
MÁLAGA



J. CALLE Y C^A

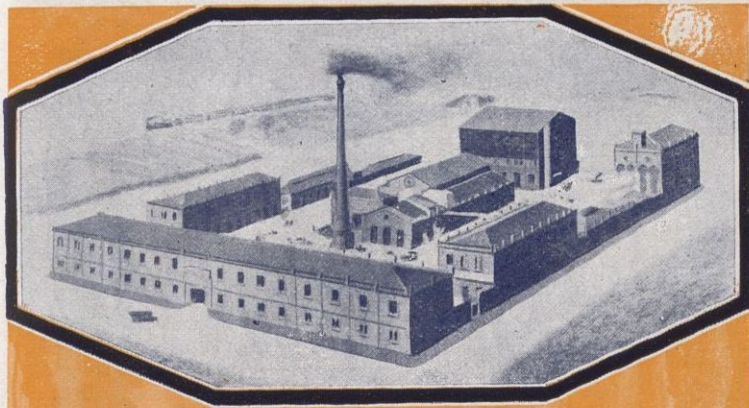
Comerciantes :: Importadores de Tasajo
y toda clase de Víveres



ÚNICOS AGENTES IMPORTADORES

De la Sidra asturiana "El Galtero"
De la Mantequilla asturiana "Velarde"
De las Pastas para sopa catalanas "La flor del día"
De los Chorizos de Bilbao "La Fructuosa"
De los Aceites "Marí"

Oficios, 12 y 14 Cables "Landeras" **HABANA** (República de Cuba)



J.J. SERRA y BALET

Fábricas de Pañas

Exportación

Calle de Ortigosa, letra A : BARCELONA

Dirección telegráfica: COSERRA

Fábrica : Bagur (antes Doncellas) : SANS

SOCIEDAD ANÓNIMA PARA LA REFINACIÓN DE ACEITES Y FABRICACIÓN DE JABONES

ACEITES DE OLIVA Y ORUJO REFINADOS
JABONES DE ACEITE DE OLIVA
Y ESPECIAL PARA INDUSTRIA, TIPO MARSELLA

JABON MINERAL PARA MANOS SUGIAS

OLEINA VEGETAL : GLICERINA

COMPRAMOS PAPEL FILTRO DE ACEITE USADO

Fábrica : Rocafort, 3 a 9 : Almacenes : Marqués del Duero, 152 y 154
Despacho : Marqués del Duero, 154, entl.º : Teléfono A-1926
Telegramas y telefonemas : SARA

■ ■ BARCELONA ■ ■

MANUFACTURAS ARMERO - ESPECIALISTAS REUNIDAS



:: :: Revólvers, "ALFA" :: ::

Escopetas de caza "ALCYON"

Pistolas Automáticas "OMEGA"

Dirección postal Manufacturas A. E. Reunidas

Apartado n.º 4. ⚡ ⚡ Telegramas: "ALFA"

EIBAR (España)



García, Fernández y C.^a

S. en C.

Comerciantes importadores
de víveres en general
Comisionistas



Dedicamos especial atención
a las consignaciones

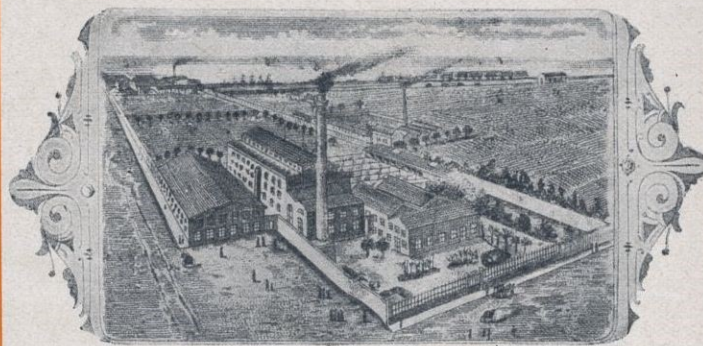
Apartado 894 : Cable "NAUTILUS"

Mercaderes, 37 : HABANA

(República de Cuba)



Fábrica de Géneros de Punto en Mataró



VISTA DE LA FABRICA EN MATARÓ

Hosiery Manufacturers in cheap qualities
Manufactures bonneterie bon marché

FONTS, COLL Y CLAVELL



Exportación de los artículos más económicos para todos los países de Ultramar y Oriente de Europa



Despacho: CLARIS, 31

BARCELONA

Teléfono A-2373

Fresas de acero rápido

LA FRANÇAISE

VENEDORES EXCLUSIVOS

S. A. VICTOR

Diputación, 4
Apartado 289
BILBAO
Jara, núm. 9
CARTAGENA



SOCIEDAD ANÓNIMA SERRA

MAQUINARIA TEXTIL



Continuas para la hilatura de algodón y borras con grandes estirajes «Sistema Serra» : Continuas de torcer en seco y en mojado : Manuales con chorros individuales : Dobladores de cruzado rápido y variable : Abridores de balas : Aspes mecánicos : Aros
◆ ◆ ◆ Husos y Cilindros ◆ ◆ ◆



Despacho : BARCELONA, Lauria, 53 ; Teléfono SP-1277 :: Talleres : MANLLEU ; Teléfono 227



FABRICAS DE HILADOS Y GÉNEROS DE PUNTO



MATARÓ



VDA. DE MINGUELL Y C.ª

Almacén : Cortes, 582 - Teléfono A-797 :: BARCELONA



GRAN AMONTILLADO

Inocente

A.R. Valdespino
JEREZ.

IBARRA Y C.^A

NAVIEROS Y EXPORTADORES
DE ACEITES Y ACEITUNAS

Tiene establecidas las siguientes líneas regulares de vapores; Una semanal desde Bilbao a Marsella y viceversa, otra semanal rápida de Bilbao a Barcelona y viceversa, y otra mensual de Pasajes a Valencia y retorno.

■ ■ ■

SEVILLA : (España)

FABRICA DE TEJIDOS DE LANA
B. GUASCH
SABADELL

Novedades de Lana : Especialidad en artículos clásicos

Diccionario de la Lengua Española

por el Excmo. Sr. D. Salvador Viada y Vilaseca



Vda de Jaime Barbosa

FÁBRICA DE CORDONES, HILOS Y CUERDAS DE CAÑAMO Y ALGODÓN

Especialidad en Bramantes, Glacé de algodón, Hilos de algodón para coser suelas de zapatos, Hilo guarnicionero e hilaza para calzados : EXPORTACIÓN

TELÉFONO 31-B

BADALONA

WIFREDO, 137 y 139

CARAVACA-ELECTRICIDAD SEVILLA

Oficinas: S. Roque, 15 :: Talleres: Peral, 16

TIENDA EXPOSICIÓN : RIOJA, 10

TELÉFONOS

Oficinas, 1025 :: Tienda, 986 :: Talleres, 987



MORTADELLA
SIBERIA

La fábrica SIBERIA, situada en Vich, es la más importante de España. Sus instalaciones frigoríficas, sus mataderos sistema americano, sus secaderos patentados, la ponen al nivel de las mejores fábricas europeas y la permiten producir una gran cantidad de embutidos y conservas sin interrupción. Sus especialidades son: el Salchichón de Vich, la Mortadella, el Foie-Gras, el Chorizo estilo Pamplona, el Jamón Andorrano, el Bacon, etc., etc.

OFICINAS EN BARCELONA
APARTADO 722

FOIE GRAS
SIBERIA