

DIARIO DE LA MARINA

PERIÓDICO INDEPENDIENTE

AÑO LI

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

Madrid 4 de agosto de 1919

DOS EDICIONES DIARIAS

NUM. 15.422

NOTAS MARITIMAS

Los condensadores en los trópicos

En las navegaciones tropicales disminuye el rendimiento de los condensadores, entendiéndose por tal su facultad de reducir la temperatura del agua procedente del vapor condensado, que como de alimentación ha de ingresar en las calderas. Casi es innecesario explicar un hecho tan sencillo. El agua de los trópicos puede alcanzar temperaturas de 85 y 87° Fahr.

Su poder refrigerante como agua circulatoria se encuentra, por consiguiente, considerablemente aminorado con la pérdida correlativa de trabajo en la máquina, ya que al vacío del condensador no alcanza en tales condiciones el límite inferior que demanda la máquina, sobre todo cuando se trata de máquinas turbinas.

Es decir, que para barcos propulsados por estas máquinas el condensador ideal para las latitudes medias y elevadas, es insuficiente.

Las superficies de condensación pueden y deben aumentarse en un 40 por 100, con lo cual, siendo mayor su poder y más grande el recorrido del agua circulatoria, cabe obtener un vacío de 27 y 1/2 pulgadas, que llena completamente los requisitos de un buen funcionamiento de las turbinas.

Vapor recalentado para las máquinas auxiliares

Es una práctica que tiende a generalizarse la del empleo del vapor recalentado en las máquinas auxiliares, cuando se usa también en las máquinas principales.

Se persigue con ello la finalidad de obtener mayor economía, y, desde luego, no ha de ser despreciable lo que pueda lograrse, si se tiene en cuenta que el consumo de las auxiliares es una fracción considerable de la total del buque.

No baja nunca esta fracción del 15 por 100, y la economía que es susceptible de rendir el vapor recalentado es de un 20 por 100. De modo que con su empleo puede aspirarse a una economía en el consumo del combustible necesario para el conjunto de las máquinas de un 3 por 100.

Oftrecer, sin embargo, sus inconvenientes, y requiere atención cuidadosa para poner en marcha las máquinas auxiliares y para la lubricación de las mismas.

El sistema que más se recomienda para orillar tales inconvenientes es el siguiente: El tubo de vapor que alimenta las auxiliares se conecta con cruz y válvulas a dos ramales. Conduce uno de éstos vapor directo de las calderas; es decir, saturado. Conduce el otro ramal vapor recalentado. Para poner en marcha una máquina se admite únicamente el vapor saturado y, asegurado su funcionamiento normal, se cierra el ramal correspondiente y se abre la comunicación con el del recalentado.

Con atención cuidadosa a la marcha de la máquina, puede admitirse el uno ó el otro vapor, según las necesidades del momento lo requieran.

El seguro marítimo

No puede ser conocida la variedad técnica que adoptan las pólizas en el seguro marítimo. Un bosquejo incompleto de esta variedad en las costumbres inglesas es el siguiente:

Se tiene, en primer lugar, la póliza anual, que cubre el riesgo de cascos y máquinas, mediante el abono trimestral de la prima, durante un año. Si esta póliza se contrata a todo riesgo («full condition»), cubre las averías y su coste hasta el límite de la franquicia en ella establecido, que suele ser el 3 por 100 del valor asegurado. Se excluyen, por tanto, de la responsabilidad de los aseguradores los llamados pequeños riesgos, que son los inferiores a la franquicia indicada. Se cubren también las averías procedentes de colisión con otro buque en la proporción en que se convenga; proporción que se expresa en los términos usuales de tres cuartos o cuatro cuartos, según la fórmula convenida.

Para los pequeños riesgos, inferiores al 3 por 100, antes indicados, se recurre a otra póliza especial, titulada «Franchise Insurance» (seguro de franquicia), que se contrata con los llamados «Small Damage Clubs».

Existe también la póliza contra riesgo de incendio, de aplicación singular

para los períodos en que el buque, por no navegar, está en su casco y máquinas exentos de los riesgos de navegación, pero expuestos al peligro de incendio.

Tenemos, además, las pólizas del seguro del cargamento, del flete del mismo; del flete, digámoslo así, del pasaje. Si el flete, en efecto, es pagadero a destino, o sea, cuando la mercancía llega al puerto de la designación, el armador, en caso de pérdida de la misma, se indemniza mediante el seguro.

Hay otra clase de póliza menos corriente, pero también usual, denominada «Safe Anival», de especial aplicación en el siguiente caso:

Como consecuencia de gastos excepcionales realizados en el pertrechamiento y habilitación de un buque para su viaje excepcional, puede adquirirse un valor mucho mayor que el del mercado en condiciones normales.

Si estamos en guerra y es grande la duración del viaje a emprender, es presumible que el valor usual de la nave ha de aumentar en el período de su realización.

En cuantos casos o en otros parecidos que acaso existan, conviene al armador hacer el seguro por el valor mayor adquirido o de presumible adquisición, pagando por el seguro una prima menor que la correspondiente a la póliza de todo riesgo a que antes nos referimos. Un caso práctico explica mejor el modo de operar. Un buque de 2.500.000 pesetas puede asegurarse en 2.000.000 en póliza a todo riesgo y 500.000 en póliza de «Safe Anival».

La segunda de las pólizas excluye, como su denominación inglesa indica, la responsabilidad del asegurador, si el buque llega a su destino, cualquiera que sea la condición en que llega por averías sufridas durante el viaje.

En tal caso, sólo produce efectos de recuperar el valor, asegurado mediante el cobro de las reparaciones de la primera póliza.

Pero si el buque se pierde totalmente, entran en función lo mismo la una que la otra póliza.

En el primero de los casos, ya se ve que, con el reintegro de las reparaciones, el naviero, con la nave misma, continúa en posesión de su valor, cualquiera que sea la supervalía adquirida por éste. En el segundo caso, con el efecto de ambas pólizas, percibe la totalidad del valor del buque perdido.

ACTO SOLEMNE

Entrega de una bandera

CARTAGENA, 3.—En la explanada del muelle se ha celebrado la bendición y entrega de la bandera bordada por distinguidas señoras y costeada por suscripción popular al regimiento de Infantería de Cartagena, creado para guarnecer esta base naval.

El acto resultó solemnisimo. Hizo la entrega la presidenta de la Junta de damas, D.^a María Macha de Sánchez Domenech, su madrina.

En las tribunas hallábanse todas las damas cartageneras, ataviadas con la clásica mantilla.

El desfile fué muy brillante. Esta noche se dará en el Teatro Circo una comida extraordinaria a los soldados de dicho regimiento, servida por distinguidas señoras.

En dicho acto pronunciará un discurso el diputado a Cortes Sr. Rodríguez Valdés.

Banquete a los soldados del regimiento de Cartagena

CARTAGENA, 3.—En el Teatro Circo se ha celebrado la comida con que la aristocrática sociedad del Casino obsequió a los soldados del regimiento de Cartagena.

En el patio del teatro, que es amplísimo, se colocaron las mesas.

En los palcos, anfiteatros y galerías, había una distinguida concurrencia.

La comida fué servida por bellas señoritas de la sociedad cartagenera, siendo exquisito el menú.

Después del banquete, el diputado por Lorca, Sr. Rodríguez Valdés, pronunció un patriótico discurso, siendo muy aplaudido.

Compañía Trasatlántica

El vapor

«MANUEL CALVO»

de esta Compañía, saldrá, salvo contingencias, el día 10 del corriente mes de Agosto de Barcelona, el 11 de Valencia, el 13 de Málaga y de Cádiz el 15, en expedición ordinaria, para Las Palmas, Santa Cruz de la Palma, Santa Cruz de Tenerife, Puerto Rico, Habana y Costa firme.

El personal marítimo

Aspiraciones de mejoramiento.

Suscrito por el presidente de la Asociación de capitanes y pilotos de la Marina española, el presidente de «La Naval» de fogoneros y marineros y del Sindicato fusionado de fondo marítimo y el presidente de la Sociedad Española de maquinistas navales, recibimos el escrito siguiente, que dichas Sociedades lanzan a la publicidad para orientar a la opinión pública acerca de la actitud que se atribuye a las Sociedades del personal marítimo del Mediterráneo:

«En noviembre del pasado año, cuando se puso fin a la guerra submarina, los marineros del Mediterráneo creyeron llegada la hora de solicitar una entrevista con la Asociación de Navieros, para reglamentar los sueldos a base de prudentes tipos, ya que hasta entonces existía una gran desorganización en los servicios de la Marina mercante.

Sobrado conocida ha sido nuestra actuación durante la guerra y la importancia de los servicios prestados por los marineros, como asimismo el abandono en que los Gobiernos nos han tenido hasta en los últimos momentos en que se hizo oficial un seguro de guerra insignificante por su cuantía para pagar el sacrificio de una vida.

Pues bien, ya que la protección oficial ha sido nula, no obstante el papel trascendental del marino cuando se trataba de luchar por el honor nacional y por los intereses del país, una vez terminada la guerra, y a punto de ser revertidos todos los valores, no quisieron las Sociedades que representamos seguir siendo víctimas de desatendidas ambiciones, y acordaron ponerse a tenor de las circunstancias presentes, recabando cuantas mejoras es factible conceder, tanto por el Gobierno como por las Empresas particulares.

Las gestiones comenzadas en noviembre y continuadas a principios de año cerca de los navieros para el aumento de sueldos, fueron suspendidas cuando la huelga general por el estado de guerra, y las realizadas para que los Gobiernos concedieran el reglamento de trabajo a bordo y otros proyectos de suma utilidad, no han tenido éxito hasta el presente.

Reciente está la última petición hecha al ministro de Marina, general Flórez, que aún no ha merecido los honores de la contestación.

Respecto de la reglamentación de trabajo a bordo, obra ya el proyecto, elaborado sobre el del general Miranda, en poder de cuatro Gobiernos consecutivos que todos han ofrecido implantarlo; y en ese proyecto, suscrito por todos los marineros de España, se pide la jornada, hoy legal en tierra, de ocho horas y el descanso dominical o semanal, como en tierra también está preceptuado, además de la formalización de otros trabajos de a bordo, de acuerdo entre capitanes, pilotos, maquinistas y gente de mar.

¿Es esto pedir imposibles?

Pues lo que ocurre con este proyecto está sucediendo con otros dos también presentados a cuatro Gobiernos, solicitando la modificación de la ley de Contratación de Dotaciones, para que sean Tribunales de Marina, y no los Industriales, los que conozcan de las reclamaciones civiles que surjan entre navieros y marineros, y la concesión de recursos para que el Montepío Marítimo Nacional llene los fines a que está dedicado y no sea un organismo sólo de nombre y sin práctica utilidad.

Volviendo a la cuestión de los sueldos, las Sociedades firmantes han reanudado su intento con la Asociación de Navieros del Mediterráneo para que se establezca un aumento en el tipo regulador y se llegue a la participación del beneficio de un 5 por 100 del sobordo bruto, en consonancia con la misión cooperadora de la gente de a bordo y con la importancia del flete, que, a la altura en que está hoy, da margen a incalculables beneficios.

La expresada Asociación de Navieros modificó en enero la tabla de sueldos, fijando el máximo en cabotaje a 650 pesetas, y en gran cabotaje a 750, sueldos mezquinos en las circunstancias actuales (un piloto gana setenta duros), y en cuanto a beneficios, las Compañías ofrecen un aguinaldo a fin de año para aca-

llar protestas justas que salen a flor de labios de todos los marineros.

Esta actitud de la Asociación naviera ha sido causa de que otras Empresas no asociadas, que venían pagando sueldos de novecientas y mil pesetas mensuales, los vayan rebajando en aquella proporción, y a que se propague el malestar y la protesta.

Y ahora se nos ocurre una pregunta:

Los navieros se reúnen frecuentemente para evitar, con el auxilio oficial, la competencia del flete y para seguir atesorando riquezas en el negocio de la navegación, lo que consideramos lógico, ya que con ello se beneficia la Marina, que representa los intereses de la nación.

Pero, ¿es justo que los marineros, tan halagados durante la reciente guerra, no obtengan la recompensa a que se han hecho acreedores por su patriotismo, ni aun como obra de gobierno en las circunstancias actuales?

Estas Sociedades no entienden ni quieren que se entienda su actitud, provocada por otros fines que los naturales económicos, relacionados con la carestía de la vida y con el alto cometido que desempeñan los marineros, y declinan ante la opinión pública, si no son atendidas, la responsabilidad de actuaciones sindicales, a que han sido reiteradamente invitadas con resultado negativo por sostener la causa del orden.»

PONENCIA APROBADA

El túnel bajo el canal de la Mancha

Dice *Le Journal* de París:

«La Comisión nombrada por Cleaveille ministro de Trabajos públicos, para estudiar todas las cuestiones relativas a la creación del túnel bajo la Mancha, acaba de terminar sus trabajos y ha expuesto sus resultados en una ponencia que ha sido leída ayer mañana, por M. Cleaveille en el Consejo de ministros, y cuyas conclusiones favorables a la realización de esa empresa han sido adoptadas por el Consejo Superior de trabajos públicos y por los delegados militares franceses.

El ministro de Trabajos públicos ha anunciado que en su consecuencia acababa de autorizar a la Asociación francesa de ferrocarriles subterráneos, concesionaria de los trabajos, a emprender desde ahora los ensayos de nuevos procedimientos técnicos para taladrar.

Por otra parte, M. Cleaveille ha leído una carta que acaba de dirigir a M. Pichon, ministro de Negocios Extranjeros, y en la cual le pide que intervenga cerca del Gobierno británico para sugerirle la creación de una Comisión francoinglesa encargada de establecer el acuerdo necesario para la edificación del túnel.»

Homenaje a los marineros de Santiago y Cavite

Para facilitar la concurrencia del público a la suscripción se abrieron listas en todas las poblaciones de España en que la Comisión organizadora pueda crear subcomisiones auxiliares o delegaciones, cuya existencia se irá anunciando por medio de los periódicos.

Tanto esas subcomisiones y delegaciones, como toda persona que desee enviar directamente su cuota, podrán hacer los ingresos utilizando los siguientes conductos: al tesorero de la Comisión, señor marqués de Smeruelos, calle de Velázquez, 55, Madrid; por medio de las sucursales del Banco de España en todos los lugares donde éstas existan; por medio igualmente de las administraciones subalternas de la Compañía Arrendataria de Tabacos o también ingresando directamente las cantidades en la cuenta corriente especial que a nombre de esta Comisión ha quedado abierta en el Banco de España, Madrid.

La Tesorería de la Comisión estará abierta al público todos los días no festivos, de tres a cinco de la tarde.

Las listas de suscriptores se publicarán en los periódicos de las respectivas localidades y se reunirán en el Museo Naval, para archivarlas en perpetuo recuerdo de este acto de patriotismo.

Centros de suscripción en Madrid, además de los indicados:

Casino de la Gran Peña, Avenida del conde de Peñalver, 27; Circolo de la Unión Mercantil, Victoria, 1; librerías: Fernando Fe, Puerta del Sol, 15; Adrián Romo, Alcalá, 5; Sucesores de Hernando, Arenal, 11; E. Dossat, plaza de Santa Ana, 9, y papelería de Salvador Cuesta, Príncipe, 10.

Telegramas de la costa

El puerto de Barcelona

BARCELONA, 3.—Para mañana se anuncia la paralización absoluta de las operaciones de carga y descarga en los muelles.

Ya hoy se ha puesto la situación tan difícil, que el vapor «Panamá», que esperaba aquí hace varios días el turno de descarga, ha zarpado para otro puerto sin conseguir dejar el trigo en Barcelona.

Este estado de cosas acarrearía seguramente el enorme conflicto de que Barcelona quede sin pan, y no obstante las seguridades dadas por el gobernador civil interino, se teme que el martes no se disponga del trigo necesario para su elaboración, dadas las dificultades con que se tropieza ya para los descargues y las determinaciones adoptadas por los elementos marinos en huelga.

Hoy han celebrado una extensa conferencia acerca de este asunto el señor Santandreu y el alcalde.

Acuerdos de los navieros del Mediterráneo

BARCELONA, 4.—La Asociación de navieros del Mediterráneo, en su reunión últimamente celebrada, estudió la idea de crear una entidad patronal o Montepío a beneficio de los obreros del mar, sin excepción, incluyendo a los cargadores y descargadores del muelle. El Montepío comprendería casos de enfermedad, invalidez, orfandad y viudedad entre las clases obreras marítimas. También se proyecta ampliar la idea con la fundación de escuelas y una Cooperativa.

Por su parte, una numerosa Comisión de capitanes y pilotos de la Marina mercante ha visitado al capitán general y al gobernador civil para darles cuenta de que hace tiempo presentaron a los navieros unas bases pidiendo mejoras en el servicio y éstos no han dado contestación alguna.

Las regatas

SAN SEBASTIAN, 3.—Jugaronse las regatas anunciadas para esta tarde, en las que se originó una discusión a propósito de unas protestas presentadas. El Jurado resolvió que el balandro «Luchana», propiedad de la duquesa de la Victoria, quede en posesión definitiva de la copa del Club Atlántico.

La llegada de un torpedero francés

MAION, 4.—Ha entrado en este puerto un torpedero francés, el cual se detuvo para carbonear y tomar agua, saliendo nuevamente.

Dicen que el torpedero espera a un aeroplano que ha de pasar a 14 millas de Menorca.

Las minas a la deriva

SANTANDER, 4.—Entre los marineros mercantes hay gran descontento por la pasividad del Gobierno en hacer desaparecer las minas que con tanta frecuencia se ven por estas costas.

Algunas casas armadoras han ordenado a sus capitanes que suspendan la navegación costera durante la noche, y que por el día lo hagan con muchas precauciones, pues en la quinceañ última han señalado en esta costa más de ocho minas, y nadie se ocupa de hacerlas desaparecer, en evitación de una catástrofe.

Correo de Larache

CADIZ, 4.—Ha llegado, procedente de Larache, el correo «Delfin», que trae cerca de 400 jefes, oficiales y soldados con licencia.

Dicen que en aquella zona la tranquilidad es absoluta.

El general Barrera siguió esta mañana para Larache, habiendo desistido del viaje que proyectaba a la Península para visitar un balneario.

El «Delfin» saldrá pronto para Larache con víveres y material de guerra.

El puerto de Las Palmas

LAS PALMAS, 4.—Con rumbo a Brest zarpó el antiguo barco alemán «Cap. Ortegals», llevando toda la tripulación de los buques alemanes que se hallaban internados en Canarias.

Muchos de ellos se quedaron aquí, estableciendo distintas industrias.

Entre los embarcados van once capitanes de buques y diez y nueve oficiales.

También zarpó el buque alemán «Mone», en dirección a Hamburgo, llevando alemanes y gran parte de la carga que tenían aquí los vapores de aquella nacionalidad, con destino a Hamburgo.

Va a bordo una Comisión francesa que se hará cargo del buque al rendir viaje en aquel puerto alemán.

El «Reina María Cristina»

LACORUÑA, 3.—Llegó el transatlántico «Reina María Cristina», procedente de Veracruz y la Habana.

Hizo un viaje feliz, trayendo 1.058 pasajeros, habiendo desembarcado en Coruña 568; entre ellos 13 españoles expulsados por el Gobierno cubano por intervenir en las huelgas.

Ocho de los deportados salieron para sus respectivas provincias a disposición de los gobernadores; los restantes que daron aquí.

Notas políticas

El presidente del Consejo hace manifestaciones interesantes ante un periodista.—La política del día.—Dice el general Berenguer...

Un redactor de nuestro querido colega *La Epoca* celebró anoche una interesante conferencia con el presidente del Consejo, el cual hizo manifestaciones de gran trascendencia, y que, en términos sintéticos, reproducimos a continuación:

Se muestra propicio el Sr. Sánchez de Toca a facilitar la gestión de un amplio indulto, pues considerándolo necesario, y mostrándose el monarca sumamente propicio a ejercitar esta prerrogativa regia, el Consejo de ministros ha de ocuparse con detenimiento, y al mismo tiempo con urgencia, de asunto de tan palpitante interés.

Opinaba el presidente del Consejo que una presidencia de Gabinete parlamentario consiste en representar al mismo tiempo ante la Corona y el Parlamento la concordia de los supremos poderes en que la Constitución personifica la soberanía.

Debe ser el presidente del Consejo el representante ante el rey de las aspiraciones del seno del Parlamento, y, al mismo tiempo, debe ser ante el Parlamento la representación solvente y suficientemente garantida de los altos designios de la Corona.

Esta doble concordia exige que el ministro no se presente ante las Cámaras con altanerías de soberbia, sino, antes al contrario, reconociendo su obligación de requerir la mayor suma de asentimientos, y, para ello, discutir, transigir y recabar confianzas, cifrando su mayor éxito en lograr la general pacificación de los espíritus.

El régimen parlamentario requiere, para su funcionamiento, constantes transacciones de prudencia política, y el presidente del Consejo necesita actuar de continuo en las Cámaras y ante la Corona como consejero y como aconsejado, como sugeridor y como sugerido.

Por ello no está bien alardear de omnipotencia delante de la Corona, como tampoco ante el Parlamento, porque esto, además de insensata soberbia, constituiría una de las más graves faltas que cabe cometer dentro de un régimen de Gobierno, cuya condición más esencial de existencia consiste en que el rey, las Cámaras y el Ministerio aparezcan en armonía de pensamiento y acción que los lleve a una misma directiva del Estado.

Terminó diciendo el presidente del Consejo que él acomodaba este sentir a su actuación desde la Presidencia, y que creía con ello ser el mejor reflejo del pensamiento de la Corona, del Parlamento y del del interés público.

El general Berenguer habla de su actuación en Marruecos

Ante un periodista ha hecho el general Berenguer las siguientes manifestaciones:

«No se puede hablar—ha dicho—de que continúe la campaña o se suspenda, porque no ha existido tal campaña.»

Lo que hubo fue que, en cumplimiento de nuestra misión, necesitamos extender nuestra zona de influencia efectiva, y por eso se tomaron casi sin lucha las nuevas posiciones que bordean la kabila de Wad-Rás.

En estas expansiones sólo nos ha faltado el apoyo de esta kabila, y no toda ella, aunque otra cosa parezca, por la influencia que ejercen los elementos levantiscos sobre los moradores pacíficos.

Por lo tanto, está fuera de toda realidad hablar de que si continuará o no una campaña que no ha existido.

Para nuestro plan, un plan que imponen las circunstancias y la necesidad de allanar los caminos que necesita el tráfico mundial, sólo nos falta ya ocupar el Fondak, que es el punto de enlace de nuestras zonas de influencia, y cuya posesión nos asegura el libre acceso a todas ellas.

El Fondak lo ocuparemos una buena mañana, cuando el Gobierno lo juzgue oportuno, y claro que la ocupación no será pacíficamente; pero en mí estará hacerlo en condiciones que requieran el mínimo esfuerzo.

Habrà lucha, pero el Fondak será nuestro. Se trata de un salto en realidad, puesto que tenemos posiciones distantes tan sólo ocho kilómetros del famoso desfiladero; otras a 14, y alguna, como Laucien, a 12 kilómetros...

Ni operaciones, ni necesidad de mayores contingentes, ni preparativos para una campaña.

Acaso necesitamos reponer el material, que lleva siete u ocho años de servicio, y algunas mulas y otros efectos; pero ni un soldado más.

Puedo asegurarle que, por el contrario, la ocupación del Fondak supone una mayor concentración de efectivos armados, pues como es la distancia más corta, podríamos prescindir de muchas posiciones actuales, que por describir un zig-zag requieren mayores fuerzas, que se reducirían en cuanto el desfiladero quedase convenientemente fortificado, asegurando la circulación sin riesgo entre Larache y Ceuta, y permitiendo a los viajeros de Dakar usar indistintamente la línea de Tánger o la de Ceuta.

Los desórdenes de la prisión de Barcelona

El Sr. Díaz Cordobés, director general de Prisiones, manifestó ayer ante los periodistas que, al tener noticia de las anomalías acaecidas en la prisión celular de Barcelona, ordenó la salida para la Ciudad Condal de un inspector central del referido Cuerpo para que procediese a instruir el oportuno expediente en averiguación de hechos y depuración de responsabilidades.

Añadió que de madrugada había recibido un telegrama del director interino de aquella prisión, dando cuenta de que la tranquilidad era absoluta en el establecimiento penitenciario.

Se ha ordenado al director efectivo de aquella cárcel, que se hallaba disfrutando de licencia, que se incorpore inmediatamente a su destino.

Consejo de ministros

Esta tarde, y a la hora de costumbre, se reunirán los ministros en Consejo.

Hay gran expectación por conocer el resultado del mismo, por creerse que en él se tratará especial y principalmente de la cuestión política.

Telegramas oficiales

En el Ministerio de la Gobernación facilitó el subsecretario esta madrugada los siguientes telegramas:

Valencia.—El servicio de tranvías se realiza normalmente.

Por la tarde hubo pequeños incidentes, promovido por los empleados despedidos.

Huelva.—Aceptado el laudo del gobernador, ha terminado la huelga que sostenían desde hace cuarenta días los cargadores de mineral.

Salamanca.—Se ha solucionado la huelga de carreteros y sus similares.

Sin embargo, algunos patronos no han aceptado las bases de arreglo, por lo que la huelga se mantendrá parcialmente.

Los dependientes de comercio y los peluqueros han anunciado la huelga para el día 8.

El gobernador ha intervenido y confía en que podrá evitar la anunciada huelga.

Zaragoza.—El gobernador ha establecido gestiones cerca de la Sociedad La Montañesa para resolver la triste situación en que se encuentran sus obreros, obligados al paro.

También gestiona la solución de la huelga de carpinteros.

Córdoba.—Se ha reunido la Junta de Sanidad, acordando severísimas medidas para las procedencias de Granada y Almería, al objeto de impedir que se propague la epidemia del tifus.

La sesión de mañana

Mañana comenzará en el Congreso la discusión de la fórmula económica.

Hasta ahora son 40 las enmiendas presentadas al proyecto, la mayor parte suscritas por mauricistas.

Dos de las enmiendas son las de los sres. González Llana y Montes Jovellar, a la totalidad.

Otras dos, de los sres. Martínez Ruiz y marqués de la Frontera, al artículo 1.º

Veinticuatro de los sres. González Llana, marqués de la Frontera, Pascual, Chicharro, Martínez Ruiz, Prieto, Vincenti, Díez de Revenga, Nicolau, Romero Martínez, Rodríguez Valdés, García Parreño y Llovera.

Tres de los sres. Salillas, Méndez de Vigo y Matesanz, proponiendo nuevos artículos entre el 5.º y 6.º

Seis de los sres. Montes Jovellar, Nicolau y marqués de la Frontera y dos de los sres. Díez de Revenga y Chicharro al art. 6.º, y otra del Sr. Díez de Revenga, proponiendo un artículo adicional.

La sesión de mañana se aguarda con gran interés, y en vista de la actitud que adopten los elementos que combatan la fórmula, adoptará el Gobierno la resolución correspondiente.

Si en el debate que mañana se plantee se convence el Gobierno de la inutilidad de todo intento de concordia y de que no hay otro medio de aprobar con la rapidez necesaria la legalización del presupuesto que aprobando el artículo propuesto por el Sr. Maura, acudiría al empleo de la «guillotina».

El art. 112 del reglamento dice así:

«Art. 112. A instancia de siete o más diputados, o bien a la del Gobierno, el presidente, durante la discusión de un dictamen, podrá proponer a la votación del Congreso, sin admitir enmiendas ni consentir discusión de tal propuesta, el señalamiento del día en que haya de concluir la votación de dicho dictamen.»

El Congreso no tomará acuerdo sobre la expresada propuesta hasta la sesión siguiente a aquella en que se haya formulado.

Será preciso, para que se considere válido el acuerdo, que se hallen presentes 140 diputados.

La discusión del dictamen, sea su estado cual sea, quedará cerrada lo más tarde en la sesión precedente a la del día señalado, y en esta última se terminarán las votaciones que el dictamen ocasiona, entendiéndose para su efecto prorrogada indefinidamente.

Desde que esté acordado el antedicho señalamiento se observarán en la deliberación acerca del dictamen a que se refiere las reglas siguientes:

Primera. Hasta la votación definitiva, caso de poderse realizar seguidamente, ningún otro asunto será tratado durante las horas dedicadas al orden del día en cada sesión, a reserva de aumentarlas con prórrogas o sesiones extraordinarias.

Segunda. A propósito de cada artículo o parte del dictamen en que haya de recaer votación no se podrán discutir ni votar más que dos enmiendas; las que, como más divergentes entre sí, señale el presidente.

Tercera. Acerca de cada artículo o parte del dictamen que sea asunto de votación, ningún diputado usará por segunda vez la palabra por más de quince minutos y sólo para estrictas rectificaciones de hecho o de concepto.

Cuarta. A fin de distribuir equitativamente el término señalado, el presidente podrá reducir el número de los turnos ordinarios.

Quinta. No se accederá a la lectura que autoriza el art. 150.

En la Presidencia

Hablando con el subsecretario.—El gobernador de Guipúzcoa.—Viitas y Comisiones.—No hay dinero!—Las plantillas es la obsesión del presidente.—La familia de Villalonga.

Esta mañana, y en su conversación con los informadores de la Prensa, el señor Canals dijo que había sido nombrado gobernador civil de Guipúzcoa don Manuel Miralles.

Dijo también el subsecretario de la Presidencia que S. M. el rey llegará al próximo miércoles a esta corte, y que ese día, a las once de la mañana, recibirá a la Mesa del Senado, que irá a entregarle la contestación al Mensaje de la Corona.

Añadió que el Sr. Sánchez de Toca había recibido la visita de varios gobernadores y de las siguientes Comisiones: Una de Higiene pecuaria, otra de la Federación Gremial Española y una, última, del Instituto de Ingenieros civiles, organizadores del Congreso de Ingeniería, Congreso que, por falta de medios económicos, no se pudo celebrar esta primavera pasada.

Estos señores solicitaron del presidente del Consejo un crédito de 50.000 pesetas, a lo que contestó el Sr. Sánchez de Toca que no podía concederse ahora por no haber dinero para ello, y que se estudiaría para época más remota.

Lo que interesa al Sr. Sánchez de Toca—siguió el subsecretario—es el asunto de las plantillas, para resolver el cual no estima factible más solución que el nombramiento de dos Comisiones: una parlamentaria y otra extraparlamentaria.

El presidente recibió la visita de la madre y hermana del procesado Villalonga, acompañadas del abogado defensor, Sr. del Río, los cuales salieron muy bien impresionados de su visita.

Confirmó el Sr. Canals que estarde, a las seis, se celebrará Consejo de ministros.

En Gobernación

Interesantes manifestaciones del señor Burgos y Mazo

El ministro de la Gobernación recibió esta mañana a los periodistas, ante los que hizo las siguientes manifestaciones:

—Me ha sorprendido esta mañana lo ocurrido al Sr. Azorin. He tenido un telegrama del gobernador de Guipúzcoa refiriéndome lo ocurrido; pero de todos modos he ordenado se instruya expediente para aclarar lo sucedido.

Según los informes del gobernador y de la Dirección general de Seguridad, el Sr. Martínez Ruiz también tuvo un choque con la Policía francesa, por negarse a mostrar los pasaportes.

Lo ocurrido en Irún, fué que el señor Martínez Ruiz se negó asimismo a mostrar los pasaportes, dando un empujón a un agente de Policía.

Al llegar a la Inspección mostró su carnet de diputado, y fué puesto inmediatamente en libertad.

Siento lo ocurrido, pero hasta que no se aclaren los hechos, suspendo mi juicio.

Dentro de unos días vendrá a Madrid el monarca para recibir la contestación del Mensaje.

Sigo recibiendo noticias de muchos diputados que se proponen regresar a Madrid con objeto de asistir a las sesiones para la aprobación de la fórmula económica.

De no aprobarse, la perturbación en el país sería grande, pues tendríamos que suspender todas las obras públicas y no podrían cobrar sus haberes ni los funcionarios ni los obreros.

He leído en algunos periódicos que la actitud de los empleados es de sensatez y de concordia, y espero comprenderán que los Ministerios no pueden adelantarse, para hacer la reforma de las plantillas, a la discusión de las Cortes.

Tan pronto termine la discusión y se apruebe la fórmula económica, se procederá a efectuar las pretendidas reformas.

También espero que en la reunión que celebrarán esta noche los funcionarios se impondrá el buen sentido.

Asimismo espero que los elementos mauristas y ciervistas, comprendiendo que su actitud no está justificada por ningún acto de Gobierno, y que si dentro de la discusión se puede llegar a la transacción, no insistirán en su actitud, que causa daños a todos sin ventajas para nadie.

Esta tarde, a las seis, se celebrará Consejo de ministros.

Estoy recibiendo muchos telegramas de los gobernadores, participándome que hay tranquilidad en todas partes y que se van poniendo en libertad a los detenidos a disposición gubernativa, quedando sólo los que están a disposición del Juzgado.

—Entonces—interrumpió un periodista—, ¿el levantamiento de la suspensión de las garantías constitucionales no se hará esperar?

—Espero—terminó el Sr. Burgos y Mazo—que pronto podremos hacer algo de esto, sobre todo en las provincias donde hay tranquilidad, que por fortuna es en la mayoría de las de la Península.

De Hacienda

El subsecretario de este departamento, Sr. Argüelles, manifestó esta mañana a los periodistas que el ministro no podía recibirlos por estar muy ocupado en el estudio de las plantillas del personal, porque es deseo vivísimo del señor Bugallá llegar rápidamente lo más cerca posible del ideal.

Manifestó después que la recaudación de Hacienda ha tenido un aumento en el mes de junio de 12.467.859 pesetas, correspondiendo a Aduanas 6.447.535

Desde enero a julio, con relación a los mismos meses del año anterior, el aumento ha sido, por todos conceptos, de 101.544.067 pesetas, correspondiendo a Aduanas 60.761.983.

De Instrucción pública

Los viajes del Sr. Prado y Palacio.—Los sucesos de Yepes

En el Ministerio de Instrucción pública se ha facilitado la siguiente nota oficial:

«El ministro de Instrucción pública pasó el domingo último en Toledo inspeccionando las obras de reparación que se vienen haciendo en la capilla del Santo Cristo de la Luz, hospital de Santa Cruz y claustro e iglesia de San Juan de los Reyes, quedando complacido de ellas, pues no obstante la escasa consignación que hay para tales atenciones, las obras, hábilmente dirigidas por el arquitecto Sr. Zabala, adelantaban de un modo notable, hasta el extremo de que el peligro de ruina que venía amenazando a tan famosos edificios ha desaparecido por completo.»

También visitó el ministro la Biblioteca, el Museo provincial y el Instituto, donde fué recibido por el director y varios profesores.

Por último, noticioso el Sr. Prado y Palacio de los sucesos ocurridos en Yepes, por haber desaparecido de la iglesia parroquial diversos objetos artísticos, ordenó al gobernador de Toledo que abra inmediatamente una información para que sean descubiertos los autores del despojo y pueda aplicárseles la correspondiente sanción penal.»

NOTAS DE GUERRA

Reserva

Pasa a la reserva con el empleo inmediato el teniente coronel de Infantería D. Eliseo López de Escacena.

Ascensos

Se confiere el empleo de teniente primer patrón de la compañía de mar de Melilla al segundo patrón D. Mariano Vázquez Povea.

Matrimonio

Se concede real licencia para contraer matrimonio al sargento de Infantería D. Ricardo Chico.

Nombramiento

Desde que tomó posesión el subsecretario de Abastecimientos, Sr. Rodríguez Viguera, se encuentra encargado de la secretaría particular del mismo nuestro querido amigo el teniente auditor de primera clase D. Manuel Antón y Berro de Bengoa.

Teatralerías

Ramón Peña en Gijón

El día 31 terminó Ramón Peña su campaña en la alegre y bonita ciudad asturiana.

La campaña, aunque corta, no ha podido ser de mayor provecho, tanto moral como material.

De triunfo en triunfo ha caminado este gran actor y director con su compañía, y el público de Gijón, que no ha dejado de llenar el teatro ni una sola representación, ha rendido al popular caricato el merecido y justo homenaje de admiración y simpatía que por su talento y su laboriosidad tiene merecido.

He aquí lo que la Prensa de dicha localidad dijo del estreno de «El elefante blanco»:

«Ramón Peña en el Dindurra.—El elefante blanco.»

Salía anoche el público del teatro, y sólo se oían elogios para esta opereta en tres actos, para los intérpretes y para la presentación escénica.

Realmente, pocas veces hemos presenciado una fustuosidad como la que en esta opereta hemos admirado.

Los autores de la letra fueron pródigos en escenas musicales, dando ocasión a que el joven y notable maestro Millán confirmara su puesto de compositor de primera fila.

Millán ha escrito, a nuestro juicio, su mejor obra, ganando el campeonato de «El elefante blanco».

Toda la partitura es de una gran riqueza policroma y caudalosa de melodías. En el acto primero se repitieron tres números que son de un gran estilismo oriental. También se bisó el baile del segundo acto y casi todos los números del tercero. El éxito de la partitura fué franco.

Decididamente ayer era día de triunfos en el Dindurra; si grande fué el de Millán no menor fué el del escenógrafo Martínez Gar, que ha pintado tres magníficas decoraciones del más puro estilo oriental, y en cuanto al de la interpretación sólo diremos que Peña estuvo graciosísimo, la Fons muy guapa y muy simpática, de suma elegancia la Nadal, Uliverri cantando con mucho gusto y Bellester admirable en toda su labor, revelándose el actor cómico de siempre.

Esta tarde segunda representación de «El elefante blanco».

TEATRO DINDURRA

Estreno de «El elefante blanco»

Con la leyenda india del elefante blanco, han urdido los Sres. González de Lara y Díaz Mirete, una fábula que dió pretexto al maestro Millán para escribir

una bonita música, de las que se adaptan al oído.

Dió pretexto para más la leyenda famosa: para que los pintores escenógrafos encuadrasen las obras con un decorado fastuoso y de admirables efectos fantásticos, como el puerto y ciudad de Port-Said durante la noche.

Y además para que Ramón Peña pudiese a prueba su vis cómica y para que Julia Fons, con su figura sugestiva, luciese su arte pícaro.

La labor del maestro Millán, es lo más bello de la obra.

Siempre sobre un motivo, una canción oriental tierna, sentidísima, que tuvo que repetir el barítono Uliverri, escribió el músico tres actos de una opereta que puede codearse con las famosas vienesas.

El final del primer acto hubo de repetirse en medio de una gran ovación que compartieron tanto el compositor como el pintor escenógrafo, que, como ya dejamos indicado, la vista nocturna de Port-Said, con sus buques iluminados atravesando la bahía, es de un efecto magnífico.

La interpretación contribuyó al mayor éxito de «El elefante blanco»: irreprochable por parte de todos, especialmente, después de los tres artistas ya citados, por la Srta. Nadal y Sres. Bellester, Guillot, Viñegla, Ozores y Sanjuan.

Esta tarde se repite «El elefante blanco», y bien puede decirse que el lleno está asegurado.»

Indulto a los legionarios españoles

En la *Gaceta* de ayer se inserta una Real orden de Gobernación dictando reglas para el cumplimiento del Real decreto de junio último, que concede habilitación para reobrar la nacionalidad española a todos los que la hubieren perdido por haber servido en la legión extranjera del Ejército francés desde el 4 de agosto de 1914 lo soliciten ante el Registro civil correspondiente en el término de seis meses, indultándoles a la vez de la responsabilidad en que se hallen incursos como prófugos o desertores del servicio militar.

Dicha Real orden dispone lo siguiente: Primera. Los mozos no alistados en la época legal y los prófugos que no dependan de la jurisdicción militar presentarán sus instancias, dirigidas a este Ministerio, ante las Comisiones mixtas de Reclutamiento de la provincia en que fueron o debieron ser alistados, dentro del mismo plazo de seis meses otorgado para recuperar la nacionalidad española, acreditando hallarse comprendidos en el artículo 1.º del Real decreto objeto de la presente circular.

Segunda. Las Comisiones mixtas cursarán dichos escritos a este Ministerio con los antecedentes e informes oportunos para su resolución definitiva.

Tercera. Los indultados pasarán a la situación militar en que se encuentren los individuos del reemplazo en que figuren o debieran haber figurado con arreglo a su edad, teniendo en cuenta su número de sorteo.

Cuarta. Las Comisiones mixtas y los consulados de España en el extranjero se entenderán directamente para el curso y la recepción de instancias, notificación de resoluciones y cuantas incidencias dé lugar la aplicación del indulto.

Quinta. Los indultados podrán alegar excepciones comprendidas en el artículo 89 de la ley de Reclutamiento, fallándose las que les asistieran en el año de su reemplazo con sujeción a las circunstancias que concurrían en los mismos en 1.º de enero del mismo año y las sobrevenidas con arreglo a las condiciones en que se hallaren en relación con la época de la sobreveniencia; y

Sexta. Las dudas que se ofrezcan al aplicar el citado Real decreto y la presente circular serán sometidas a este Ministerio para su debida aclaración.

FIESTAS COLOMBINAS

España en América

HUELVA, 3.—En el patio del Monasterio de la Rábida se ha celebrado el certamen colombiano. Actuó de mantenedor el literato argentino D. Manuel Ugarte. Ocuparon la presidencia el comandante general del Apostadero y representaciones del Gobierno, de las autoridades, del Ejército y de la Armada.

Comenzó el acto con un discurso del presidente de la Sociedad Colombina, quien dijo que el porvenir de la raza depende de la fusión de los pueblos de habla española.

El mantenedor afirmó en su discurso que los pueblos americanos mantienen su inquebrantable amor a la madre patria, y que aun aquellos que se han sometido a influencias materiales y políticas habrán podido entregar su cuerpo a dichas influencias, pero no su alma. El amor a España es grande, porque ha sido civilizadora, noble y generosa.

Terminó su discurso diciendo que el espíritu ibero se hizo americano, y constituyó una entidad superior, fuerte, robusta, y que garantizará la libertad.

El primer premio del certamen lo obtuvo el poeta D. Miguel de Castro, de Madrid.

MOVIMIENTO DE PUERTOS

Entrada y salida de barcos

EL DIA DE AYER

Palma de Menorca

Entradas.—«Jaime II», de Valencia; vapor «Ciudadela», de Ciudadela; laúd «Nuestra Señora del Carmen», de Cartagena; «San José», de Barcelona; «Amparo», de Mazarrón; «Juanito», de Cartagena, y un torpedero francés, para hacer aguada.

Salidas.—«Jaime I», a Barcelona; vapor «Ciudadela», a Ciudadela; pallebote «Puerto de Andreitx», para Alicante; laúd «Nuestra Señora de los Desamparados», a Valencia.

Cádiz

Entradas.—«Infanta Isabel», de Santander; vapor «Poeta Querol», de Sevilla; «Delfín», de Larache.

Salidas.—«Lázaro», para el Estrecho; vapor «Lonis», a Río Martín; «Infanta Isabel», a Barcelona, y una escuadrilla de cuatro submarinos, para hacer prácticas en las rías de Vigo.

Alicante

Entradas.—«Villarreal», de Valencia; «Olevania», de Gandía, los dos con carga general; «Peña Rocía», de Barcelona, con carbón.

Salida.—«Villarreal», para Las Palmas.

Málaga

Entradas.—«Montetoro», con carga general, de Melilla; pallebote «Fuente Ventura», de Almería; laúd «Generosa», con duelas de Valencia.

Salidas.—«Cabo Toriñana», con carga general, para Almería; «Sisters», para Melilla; pallebote italiano «Inicia», a Sabona; balandro «Miguel Ortega», con carga general, para Almería; laúdes «Virgen de la Buenaguia», con cebada, a Ceuta; «Josefa Giner», con grano, a Motril; «Sagrada Familia», con cebada, a Ceuta; «Nueva Providencia», con cebada a Ceuta.

Valencia

Entradas.—«Cabo Roca», de Tarragona, con carga general; «Rius y Taulet», con carga general, para Alicante; «Cristóbal Sorni», con carga general, a Palma; «Colón», en lastre, para Alicante; velero «Leonor», a Palma, con madera; «María», a Tarragona, en lastre; «Miguel Pequeños», con madera, para Andraitx.

Salidas.—Velero «Salvadora», a Cullera.

Melilla

Entradas.—«Sister», de Málaga; «La Roda», de Valencia; «Abuelo», de Garchuca; «Belt Lene», de Génova.

Despachados: «La Roda», a Málaga.

El Cinco de Julio en Venezuela

Esta fecha memorable recuerda el hecho histórico de ser Venezuela la primera colonia de España en América, que, por órgano de un Congreso legalmente constituido, declaró en ese día su absoluta independencia; en esta fecha, aunque parezca paradójico, empezó a germinar el verdadero amor hacia su madre España, amor que no puede extinguirse por que es desinteresado y consciente como nacido en el alma de un pueblo libre.

Al ocuparnos de Venezuela es innecesario hablar de su geografía y de su historia: este país que descubrió Colón seis años después de que el inmortal genovés realizara el hallazgo del Nuevo Mundo, pisando su primera tierra firme en Pa-

ria, al noreste del país, da comienzo a la historia de su conquista, en la cual culminaron la clásica bravura castellana y la del primitivo habitante de estas regiones, y da final al dominio peninsular el genio político militar de Simón Bolívar, que realiza el prodigio de emancipación, luchas heroicas por ambas partes, pero ganando la batalla de Carabobo en 24 de junio de 1821.

El origen del nombre de Venezuela está en el diminutivo del de Venecia; por hallar los primeros pobladores construidas las habitaciones de los indios sobre las aguas del lago Maracaibo, denominaron así esta región, y el nombre se fué extendiendo para todo el país.

Dada su posición geográfica, colocada en la zona tórrida, en el centro de la región septentrional de la América del Sur, lindando al Norte con el mar de las Antillas y el océano Atlántico; al Sur, la República del Brasil; al Este, el mismo océano Atlántico y la Guayana inglesa, y al Oeste, la República de Colombia. Sería Venezuela en extremo cálida a no ser por su orografía. Sus tres sistemas de montañas, el de los Andes, con picos en la Sierra Nevada, de Mérida, de 5.002 metros; la Columna y cimas, como la de Humbolt (4.942 metros), y Bompland (4.942 metros) del Pico de la Corona, con nieves perpetuas. Los del sistema de la costa: Naguayá (2.800 metros), y la Silla de Caracas (2.630 metros), que da a la capital, situada en una meseta de más de 800 metros sobre el nivel del mar, el clima de mayor placidez del mundo, pues su temperatura oscila entre los 18 y 25 grados.

Estos sistemas de montañas y las grandes llanuras y costas permiten hacer la vida a elección del gusto de cada cual y optar por el clima que mejor le plazca; parece como que la naturaleza ayuda a la libertad que se disfruta en el país, por los no numerosos habitantes, que según el último censo de 31 de diciembre de 1917, eran 2.844.618 los que viven en un suelo riquísimo cuya superficie o área, comprendidas sus islas y lagos, es de 1.020.400 kilómetros cuadrados, disfrutando estos moradores de 2.900 kilómetros de costas, bañadas casi totalmente por el Mar de las Antillas, con 32 puertos y 50 ensenadas y entre ellos La Guaira, Puerto Cabello, Maracaibo, Ciudad Bolívar (en el Orinoco), Capurano y otros.

También poseen 1.059 ríos, el Orinoco, el Apure, etc., etc.; dos grandes lagos y 204 lagunas y 61 islas y entre éstas está la de Margarita, que en sus costas se pescan riquísimas perlas.

Sus zonas podemos dividirlas en tres: De agricultura, de los pastos y de los bosques, y en cuanto a las minas, existen en grandísima abundancia, y de una riqueza inexplorada, en su mayor parte, en oro, plata, cobre, hierro, carbón de piedra, petróleo, asfalto, urao, fosfato, etcétera.

Los vegetales más útiles son: Café, cacao, añil, algodón, tabaco, balatá, caucho, serrapia, plantas farináceas, oleosas y tintóreas y multitud de plantas útiles a la industria y a la medicina.

En cuanto a las vías de comunicación

se puede decir que desde el año 1908 en que fué electo presidente el general Juan Vicente Gómez, tomó gran incremento la construcción de carreteras por todo el territorio nacional, y en estos últimos diez años han sido construidos 2.000 kilómetros de carreteras, que hacen las comunicaciones fáciles y rápidas en el país, que aprovechando los beneficios de la paz y el orden, desarrolla sus múltiples venenos de riqueza.

La longitud total de los ferrocarriles es de 1.039 kilómetros, escasa, comparada con la extensión del país; pero abundan los automóviles y los camiones automóviles, y, siendo muy barata la gasolina, aprovechan este medio más cómodo de transporte, por evitarse, con él, las diversas cargas, descargas y trasbordos.

La unidad monetaria de Venezuela es el bolívar oro, que vale intrínsecamente un franco oro; habiendo sabido Venezuela mantener este patrón, con el cual la moneda venezolana tiene, por lo menos, igual valor a la mejor del mundo.

Su Deuda pública ha amortizado desde el 1 de julio de 1917 al 31 de diciembre de 1918 (en el servicio de Deuda Exterior) 7.326.934,65 de bolívares; el presupuesto se cierra en la actualidad con superávit, habiéndose de tener en cuenta que sólo las contribuciones son indirectas y que la principal renta es la de Aduanas, y que ésta ha tenido que resentirse por el menor tráfico con el exterior durante la guerra.

Su división política:

Conforme a la Constitución vigente, sancionada por el Congreso de diputados plenipotenciarios de los Estados el 13 de junio de 1914, la República está dividida en un distrito federal, 20 Estados y dos territorios federales.

Poder ejecutivo: General Juan Vicente Gómez, presidente constitucional electo de la República y comandante en jefe del ejército nacional.

Doctor Victorino Márquez Bustillos, presidente provisional de la República. General G. Parra Picón, vicepresidente de la República, y los Ministerios de Relaciones Exteriores, Relaciones Exteriores, Hacienda, Guerra y Marina, Fomento, Obras Públicas e Instrucción Pública.

Además hay un secretario general del presidente electo y del comando del ejército nacional.

Y el secretario general del presidente provisional de la República.

He aquí, a grandes rasgos, las someras noticias de un gran país separado de esta gran madre sólo por el Océano; si los españoles van en busca de fortuna, ayuden a estos hermanos a extraer las que por escasez de brazos dejan improductivas, y si no desean abandonar su país surquen sus naves el Océano y establezcan un gran intercambio, que tiene para ello los mejores medios de unión: el lenguaje, las costumbres y, sobre todo, el amor de hermanos que los esperan en un país que reinan la libertad, la paz y el progreso nacido de estos factores.

El vicecónsul de Venezuela en Madrid, Antonio Alvarez Goycochea.

Homenaje al general Primo de Rivera

Anoche se verificó en Parisiana el banquete con que obsequiaban al teniente general D. Miguel Primo de Rivera, con motivo de su ascenso, sus compañeros del Colegio general militar.

Ocuparon la presidencia con el agasajado los generales Berenguer, Fernández Silvestre, García Moreno, Martínez Peralta, Burguete, Vico Portillo y el que fué profesor de la General, Souza.

Los asistentes fueron 54 jefes de las diferentes Armas del Ejército.

El comandante de Caballería D. Ramón Ciria ofreció el banquete al general.

Se dió lectura a numerosas adhesiones y felicitaciones de provincias, haciéndose saber a los reunidos que el ministro de la Guerra había manifestado que se le considerase como presente en el acto.

El general Primo de Rivera agradeciendo el homenaje manifestó su creencia de que el problema africano quedaría resuelto (aludiendo a los generales presentes Berenguer y Silvestre); que el ejemplo de disciplina dado en el extranjero hasta por los que no estaban conformes con la guerra o con la marcha de ella era el que seguía nuestro Ejército, disciplinado ante el Gobierno, para que España permanezca siempre en el lugar que le corresponde ocupar.

Después, los generales Berenguer, Silvestre (que se felicitó de estar a las órdenes del primero) y Burguete dirigieron breves palabras a los congregados, y se dió por terminado el acto.

De toros

La novillada celebrada ayer ofrecía escaso interés. En ella alternaban tres modestos muchachos, que les dieron la misión de pasaportar al otro barrio a seis cornúpetos de Trujillo.

Antes de la corrida, el popular monosabio Barajas, vestido de gran gala, rejonó un novillo, haciéndolo con su acostumbrada maestría.

El astado falleció al cuarto rejón, con lo cual nos privó de ver actuar a Fausto Barajas, que era el encargado de matarlo, caso de no morir a manos de su hermano Basilio.

El chiquillo toró muy requetebién y uno y otro se llevaron la ovación correspondiente.

Los toros que les cupo en suerte a Mayorito, Pedrucho y Nacional II, fueron, en general, difíciles, excepción hecha del quinto, que fué el toro más ideal que soñar pudo torero alguno.

Bravo y noble como el que más, fué el toro hasta el final de su existencia; y lástima fué que no cayera en manos de un torero para haber presenciado todo cuanto puede hacerse en estos asuntos.

No queremos ensañarnos con el caído, y menos teniendo en cuenta que es un novillero que empieza.

Sepa únicamente Pedrucho que serán contados los toros que en su vida taurina le salgan por los toriles como el de ayer tarde.

En el resto de la corrida el de Bilbao cumplió sin pena ni gloria.

Mayorito lanzó medianamente a los dos suyos; con la muleta está algo más suelto, y entrando a herir a su primero lo hizo con valentía, agarrando una buena estocada y sacando rota la taleguilla del encuentro.

Su segundo era un toro como para quitar la afición al que más presume de ella.

Excesivamente abierto de armas, y éstas respetables, llegó descompuesto a la muerte, achuchando horrores por el lado izquierdo.

Con estos defectos, nada tiene de particular que Mayorito, que se pone el traje de luces cuatro veces al año, estuviera hecho un lío.

Las dos veces que le entró a matar salió volteado, sufriendo en la última un puntazo en el muslo a más de la paliza.

En Nacional II hay madera de matador, pero con capote y muleta no nos convenció.

También el hermano de éste pasó a la enfermería durante la lidia del tercer toro, el cual le produjo una herida que, afortunadamente, no revistió gravedad, al meter un capote cuando ya la fiera se encontraba casi en la agonía.

Los subalternos, mal.

ALAMARES

Casa Ayuntamiento

Las licencias de apertura

Se hace saber a todos los industriales que tengan sus licencias de apertura de establecimientos caducadas antes del 1.º de abril último, la obligación de renovarlas, para lo cual se personarán en la Administración de Propiedades, Rentas y Arbitrios municipales, sita en la plaza de la Villa, núm. 4, de diez a doce de la mañana, donde se les facilitará un impreso para solicitarla, al que deberá acompañarse el recibo corriente de la contribución industrial y la cédula personal.

Espectáculos públicos

EL CARTEL PARA MAÑANA

JARDINES DEL BUEN RETIRO.—A las seis, concierto por la banda de Ingenieros. (Gratis la entrada).

A las diez y media (día de moda), concierto por la banda de Ingenieros. Dolores y La mala sombra (reestreno).

Tómbola. Petit Bone. Recreos varios.—Entrada al Parque, 1,00.

CIRCO EL PARAISO (Alcalá, 149. Teléfono 1.094-S). Circo de verano El de las caras bonitas. El sitio más seco y fresco de Madrid.

Sábado, a las diez y tres cuartos Gran éxito de todas las actuaciones.

Programa completamente nuevo. Frontón de señoritas. Banda en el kiosko desde las nueve de la noche y diversos recreos.

Esmerado servicio restaurant.—Silla, 1,00; entrada de paseo, 0,60.

PARQUE DE LA CIUDAD LINFAL.—A las siete, conciertos y diversiones al aire libre. Restaurant. Casino.—A las diez; varietés selectos y festivales artísticos. A las doce, dancin-room. Servicio especial de tranvías y automóviles.

EXPOSICION NACIONAL DE MEDICINA E HIGIENE.—Parque del Retiro. Todos los días, de diez a una y de tres a seis; jueves y domingos, conciertos por la banda de Ingenieros.

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

DIARIO DE LA MARINA

REDACCION Y ADMINISTRACION

PELIGROS, 3 MADRID

Mérida: Sembrán, 8 Sabalá 1921, 64 Teléfono M-1451

Servicios de la Compañía Trasatlántica

LINEA DE BUENOS AIRES

Saliedo de Barcelona, de Málaga, y de Cádiz, para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires; emprendiendo el viaje de regreso desde Buenos Aires y de Montevideo.

LINEA DE NEW-YORK, CUBA, MÉJICO

Saliedo de Barcelona, de Valencia, de Málaga, y de Cádiz, para New-York, Habana y Veracruz. Regreso de Veracruz y de Habana con escala en New-York.

LINEA DE CUBA-MÉJICO

Saliedo de Bilbao, de Santander, de Gijón, y de Coruña, para Habana y Veracruz. Salidas de Veracruz, y de Habana para Coruña, Gijón y Santander.

LINEA DE VENEZUELA-COLOMBIA

Saliedo de Barcelona, de Valencia, de Málaga, y de Cádiz, para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico y Habana. Salidas de Colón para Sabanilla, Curacao, Puerto Cabello, y La Guayra, Puerto Rico, Canarias, Cádiz y Canarias.

LINEA DE FERNANDO POO

Saliedo de Barcelona, de Valencia, de Alicante, de Cádiz para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma y puertos de la costa occidental de África. Regreso de Fernando Poo haciendo las escalas de Canarias y de la Península indicadas en el viaje de ida.

LINEA BRASIL-PLATA

Servicio mensual, saliedo de Bilbao, Santander Gijón, Coruña, Vigo y Lisboa (facultativa) para Río Janeiro, Montevideo y Bue-

nos Aires; emprendiendo el viaje de regreso desde Buenos Aires para Montevideo, Santander y Bilbao, Canarias, Lisboa, Vigo Coruña, Gijón, Santos, Río Janeiro.

Además de los indicados servicios, la Compañía Trasatlántica tiene establecidos los especiales de los puertos del Mediterráneo a New-York, puertos cantábricos a New-York y la Línea de Barcelona a Filipinas, cuyas salidas no son fijas y se anunciarán oportunamente en cada viaje.

Estos vapores admiten carga en las condiciones más favorables y pasajeros, a quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Todos los vapores tienen telegrafía sin hilos.

También se admite carga y se expiden pasajes para todos los puertos del mundo, servidos por líneas regulares.

Las fechas de salida se anunciarán con la debida oportunidad.

VICKERS, SONS AND MAXIM LIMITED

Oficina en Londres: 32, Victoria Street, S.W.—Constructores de buques de todas clases tanto de guerra como mercantes, máquinas marinas, buques auxiliares, buques de guerra, buques de guerra y la marina, buques de tiro rápido de los sistemas Vickers, Maxim, etc., antracitas y municiones.—Fábricas que posee esta Compañía: Anillo de Fawcett en Furnes (antes Naval construcción and Armament Co. Ltd. at Anstrup in Furnes); fábrica de aceros, cañones y blindaje de Sheffield (River Don Works); fábrica de cañones de tiro rápido, antracitas y municiones de Erith y Crayford; fábrica cañones de fuego rápido y antracitas, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de las Armas Co. Ltd. Placencia Co. Ltd. en Placencia de cartuchos metálicos de Birmingham; fábrica de cañones de tiro rápido y antracitas de Stockholm (Suecia); laboratorio de cartuchería de fá-

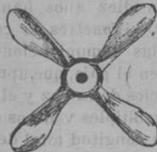
brica en North Knot, para proyectiles; polígonos de Eskmeel y Eynsford.—Buques de guerra construidos en los Astilleros de di-Furness: «San Paulo», buque de combate de primera clase de 19.200 toneladas y 23.500 caballos, para el gobierno brasileño; «Almirante Grau» y «Coronel Bolognesi», cruceros tipo de «Scout», clase de 3.200 toneladas y 10.000 caballos, para el gobierno peruano «Burik», crucero de primera clase de 15.000 toneladas y 19.700 caballos, para el gobierno ruso; «Katori», buque de combate de primera clase de 10.950 toneladas y 16.000 caballos, para el gobierno japonés; «Mikasa», buque de combate de 15.200 toneladas y 15.000 caballos, para el gobierno japonés; «Libertad», buque de primera clase de 11.807 toneladas y 12.500 caballos, para el gobierno chileno (comprado por el gobierno inglés). Cambiado de nombre se llama «Triumph». Por el gobierno inglés: «Natal» crucero de pri-

mera clase de 13.550 toneladas y 23.500 caballos; «Se nel» y «Skinuscher», crucero tipo de «Scout», clase de 2.900 toneladas y 17.000 caballos; «Dominion», buque de combate de 16.350 toneladas y 18.000 caballos; «King Alfred», crucero de primera clase de 14.100 toneladas y 30.000 caballos; «Vengeance», buque de combate de primera clase de 12.950 toneladas y 13.600 caballos; «Hogues», crucero de primera clase de 12.000 toneladas y 21.000 caballos; «Porwerful», crucero protegido de primera clase de 14.500 toneladas y 25.000 caballos; «Amphitrite», crucero protegido de primera de 11.000 toneladas y 16.500 caballos. Buques mercantes construidos en dichos astilleros: «Empress of India», «Empress of China» y «Empress of Japan», 8.000 toneladas y 10.000 caballos, Además, desde el año 1873 hasta la fecha se han construido 70 buques de distintas clases.

The International Paint & Compositions C., Ltd

(Antes HOLZAPPELS LTD)

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



Solos y exclusivos propietarios y fabricantes de la

PATENTE INTERNACIONAL

Es la composición más antimoluscosa que existe. — Está usada por 11 Gobiernos y más de seiscientas

Empresas marítimas y casas navieras.

FABRICANTES DE LOS ESMALTES Y CONOCIDAS PINTURAS PREPARADAS "LAGOLINE"

PATENTES AL COBRE PARA FONDOS

DE BUQUES DE MADERA, PATENTE "NATIONAL", PATENTE "DAMBOLINE", (para carboneras y bodegas) BOOTTOP, y del sin rival LIMPIA METALES "ALADDIN"

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

También casas en Glasgow, Liverpool, Cardiff, Génova, Copenhague, Nueva York y Odessa (Rusia)

Agencias y depósitos en todos los puertos donde hay dique

LLOYD DE ESPAÑA

Sociedad Anónima de Seguros marítimos, de Transportes y de Valores

Capital social: 1.000.000 ptas.



Domicilio social: Prim, 5, Madrid

Director Gerente:

D. Alberto Marsden

Esta Sociedad establece CUENTAS EN PARTICIPACION con todas las personas o entidades que lo soliciten, y en la cuantía que cada una fije de antemano. Con este nuevo sistema de operar ofrece, entre otras muchas ventajas, las siguientes:

SEGURIDAD A LOS ASEGURADOS

FACILIDAD PARA CONTRATAR los negocios de seguro marítimo y de transporte en general, por importante que sea la cantidad de la operación.

SEGURIDAD Y RAPIDEZ en las liquidaciones de siniestros y averías.

LOS SUSCRIPTORES

PARTICIPACION DIRECTA en cada negocio aceptado por la Sociedad y EN LA PROPORCION QUE FIJE EL INTERESADO.—LIQUIDACION MENSUAL DE LOS BENEFICIOS que correspondan a cada participante por los negocios realizados.

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

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

Pídanse solicitudes y detalles en las Oficinas, Prim, 5, Madrid

VAPORES CORREOS TRASATLANTICOS

DE

Pinillos, Izquierdo y C., de Cádiz

SERVICIO AL BRASIL Y RIO DE LA PLATA

por los nuevos y rápidos vapores

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

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

Salidas de Barcelona cada veinte días

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

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

SERVICIO QUINCENAL

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

Este servicio lo practican los vapores correos

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



VIAJES

ITINERARIOS

COMBINADOS

CON

Norte, Centro

Y

Sur América

Navigazione Generale Italiana

(SOCIETA RIUNITE FLORIO, RUBATINO E LLOYD ITALIANO)

"LA VELOCE"

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

IBARRA Y COMPAÑIA SEVILLA

VAPORES DE LA COMPAÑIA

Cabo Roca, 1.582 toneladas; Cabo San Sebastián, 1.588; Cabo de la Nao, 1.558; Cabo Trajosa, 1.496; Cabo San Martín, 1.861; Cabo Espartel, 1.249; Cabo San Vicente, 1.817; Cabo San Antonio, 1.991; Cabo Quejo, 1.691; Cabo Peñas, 1.691; Cabo Palos, 1.697; Cabo Trafalgar, 1.518; Cabo Ortegal, 1.453; Cabo Creus, 1.421; Cabo Prior, 1.026; Cabo Silleiro, 1.026; Itálica, 1.070; La Cartuja, 808; Triana, 748; Vizcaya, 881; Ibaizábal, 742; Luchana, 395; Cabo Santa María, 156.

Servicios establecidos por esta Compañía en la costa de España:

Bilbao para Marsella y puertos intermedios todos los jueves.

Bilbao para Barcelona con escalas en Santander, Sevilla, Málaga, Alicante y Valencia, todos los domingos.

Salidas semanales de pasajes para Valencia, con escalas intermedias.

Salida de Gijón para Sevilla cada diez días.

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

MANUFACTURA MECANICA EIBARRESA

Escopetas finas de caza y tiro pichón

Victor Sarasqueta

PROVEEDOR DE LA REAL CASA

Eibar (Guipúzcoa)

(Premio de honor en la Exposición de Buenos Aires)



LA MEJOR MAQUINA PARA ESCRIBIR

Usad para escribir limpio la máquina

YOST
No tiene cinta



Comparad la escritura de la máquina

YOST
con todas las demás

Casa central: Barquillo, núm. 4.—Madrid



ZABALA Y ARANA MALAGA

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

Dirección telegráfica: **ARABALA**

Ansaldo - San Giorgio

Sociedad anónima

CAPITAL: LIRAS 22.000.000

Domicilio social: TORINO, Via Cuneo, 20.—Astilleros en SPEZIA (Muggiano)

Talleres mecánicos y fundición: TORINO, Via Cuneo, 20

ESPECIALIDAD EN LA CONSTRUCCIÓN DE

Torpederos sumergibles y motores marinos de combustión

como los que surte a las Armadas

BRASILEÑA, BRITANICA, DANESA, ESPAÑOLA, ITALIANA, NORTEAMERICANA, PORTUGUESA, RUSA Y SUECA

Construcción de Buques de Guerra y Mercantes

Alistamiento y reparación de Buques

Motores de combustión, tipo Marino, para Buques de Guerra y Mercantes

ASTILLEROS

Correspondencia: Spezia (Italia)
Telegramas: Anstosca-Portusola
Teléfono: 228-275-Spezia

TALLERES MECANICOS Y FUNDICION:

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

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



MARTE A Regionalista

Compañía Portuguesa de Seguro

SEGUROS MARITIMOS

Capital: 2.500.000 pesetas

Dirección general para España: FRANCISCO TEROL Y JIMENEZ

TELÉFONO 8-1.676 e e e e e
APARTADO 835 e e e e e

Plaza de la Independencia, 9. - Madrid

Dirección telegráfica y telefónica: SEGUROS TEROL

Hijos de J. BARRERAS INGENIEROS-VIGO

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

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

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

SE ENVIAN PRESUFUESTOS, PLANOS Y ESPECIFICACIONES AL SOLICITANTE