

El mar es, ante todo, una vía de comunicación

El mar, de cuya importancia apenas se dan cuenta nuestros estadistas y políticos, es, ante todo, una vía de comunicación, y en este concepto representa para la expansión económica un verdadero manantial de riqueza, supuesto que pone a nuestros productos en relación directa con todos los mercados.

Desde luego, para que el mar pueda responder, digámoslo así, al desenvolvimiento de la producción, de la industria y del comercio, es indispensable que el instrumento de transporte, que es el buque mercante, coopere a esa expansión económica con toda eficacia.

La Marina mercante es la rama más importante del tráfico marítimo. Hoy el transporte por vía navegable es elemento indispensable para una nación laboriosa, y así se comprende que la construcción naval sea el primer eslabón en la cadena de los desenvolvimientos de la riqueza nacional.

Es preciso que haya gran fe en las industrias marítimas y que éstas ocupen lugar predilecto en la política económica. Los partidos de orden, como propulsores de la prosperidad pública, deben poner todo su empeño en que el barco comercial sea la expresión genuina de las actividades productoras del país, y sobre esa base, que no tengan que depender de la industria extranjera ninguno de los factores que integran la construcción, la constitución y la organización del barco mercante.

En España están adquiriendo notable incremento las industrias marítimas, y cabría decir de ellas que, como el Ave Fénix, renacen de sus cenizas, toda vez que, si en otro tiempo nuestra patria paseaba su pabellón o bandera por todos los mares, ahora no ocurre eso, y si el tráfico marítimo se mantiene con algún influjo, no es ciertamente porque la política general del país se oriente resueltamente hacia el mar.

El volumen del tonelaje flotante comercial de España es todavía escaso para las grandes necesidades de transporte marítimo que nuestra producción y nuestras industrias generales reclaman. Hay que insistir en que la construcción naval se intensifique, pues será la única manera de que la nación pueda ser próspera e independiente.

El desarrollo de las vías de comunicación territoriales del interior debe también intensificarse, y debería constituir dogma de nuestra política nacional que ninguna localidad, por insignificante que sea, deje de estar en disposición de enviar al tráfico marítimo sus producciones en un plazo mayor de veinticuatro horas. El día que eso se logre, la nación española no podrá temer la competencia mercantil con ninguna otra.

NOTA IMPORTANTE

Adhesión de España a la Liga de Naciones

PARIS, 4.—El Comité de la Liga de Naciones en la Conferencia de la Paz ha recibido del Gobierno español la nota siguiente:

«El delegado español que en París asistió a las reuniones celebradas los días 20 y 21 del pasado marzo, ha dado a conocer al Gobierno de Su Majestad el estado de espíritu demostrado en dichas reuniones por los miembros del Comité especial de la Conferencia de la Paz en lo que afecta a la preparación de la Sociedad de Naciones y a las explicaciones que dieron referentes a los distintos artículos del proyecto de pacto acerca de los cuales la comisión española encargada del estudio de esta cuestión había juzgado inútil el esclarecimiento de determinados puntos.

El delegado dió cuenta también de que lord Robert Cecil, delegado británico, dijo al terminar la reunión que no creía anticiparse al declarar que los Gobiernos aliados considerarían como bienvenidos en la Sociedad a los países neutrales que se hallaban representados en dicha reunión.

El Gobierno de Su Majestad tomó nota con satisfacción de todas estas declaraciones, y se felicita de poder dar su adhesión a ese pacto, en todo lo que contiene de esencial.

En la hipótesis de que el nuevo estudio a que el pacto ha de ser sometido en la Conferencia no alterará las líneas generales del mismo, y también de que el examen de las enmiendas propuestas facilitará la introducción de algunos cambios en ciertos puntos de detalle juzga-

dos dignos de interés particular, el Gobierno de Su Majestad tendrá gran satisfacción en aportar sus esfuerzos a una obra de tan alto alcance.

En el momento oportuno el Gobierno solicitará de las Cortes la autorización necesaria para, conforme al pacto, unir su concurso al de los Gobiernos representados en la Conferencia de la Paz, mediante su participación en la Sociedad de las Naciones.»

LA MENDICIDAD

UN RUEGO AL VECINDARIO

Nos dice el gobernador que todos sus buenos deseos se estrellan ante la inconcebible apatía de los agentes de la autoridad.

En vez de cumplir con su deber deteniendo a quienes piden limosna, sobre todo si la piden utilizando menores de diez y seis años, presencian impávidos cómo se vulnera la ley de Represión de la Mendicidad.

En ocasiones, más que perseguidores del delito, parecen sus cómplices.

Mientras los agentes de la autoridad gubernativa y municipal no sean obligados por sus superiores a cumplir las leyes, continuará Madrid siendo un zoco africano, donde cada cual hace lo que bien le parece.

Eso es de que las calles madrileñas sean el escaparate donde se exhiben todas las miserias nacionales y el estercolero de toda inmundicia animal y orgánica, es sencillamente intolerable, y bueno será que las autoridades cumplan con sus deberes: las de arriba, decidiéndose a mandar, y las de abajo, acostumbrándose a obedecer.

El gobernador ruega al vecindario obligue a los guardias de Seguridad y a los municipales a detener a los mendigos, comunicándole los números de quienes se nieguen a efectuar la detención. A eso les faculta la Ley.

Ninguna ciudad de España padece la invasión de mendigos y de vagos que sufre Madrid, y esto demuestra que sus autoridades son mucho más celosas del cumplimiento de sus deberes que las madrileñas.

Todo eso de decir que no puede ser extirpado de raíz el mal que todos deploran, es un pretexto pueril y ridículo, pues para extirparlo basta con decidirse a ello. Los cargos públicos no son solamente para exhibirlos en los espectáculos, y el ser funcionario público obliga a algo más que a cobrar el sueldo.

Los ascensos del mes

Hoy publica el *Diario Oficial* las propuestas ordinarias de ascensos, por las que son promovidos al empleo inmediato los siguientes jefes, oficiales y asimilados:

Estado Mayor

Un teniente coronel y dos capitanes.

Infantería

Ocho tenientes coroneles, diez y seis comandantes, diez y ocho capitanes, once tenientes de la escala activa y dos de la de reserva.

Caballería

Un comandante, treinta y un capitanes y veintitrés tenientes.

Artillería

Tres tenientes coroneles, cuatro comandantes, cuatro capitanes y seis tenientes.

Ingenieros

Dos tenientes coroneles, tres comandantes, ocho capitanes y nueve tenientes.

Guardia civil

Tres comandantes, tres capitanes, cinco tenientes, cinco alféreces y cinco sargentos e ingresan dos tenientes.

Carabineros

Un teniente, un alférez y dos sargentos e ingresa un teniente.

Intendencia

Un teniente coronel y un comandante.

Intervención

Dos oficiales primeros.

Sanidad Militar

Un capitán médico y tres tenientes y dos farmacéuticos segundos.

Veterinaria

Un veterinario mayor, un primero y un segundo.

Oficinas militares

Un archivero tercero, dos oficiales primeros, siete segundos, ocho escribientes de primera, nueve de segunda e ingresan once.

NOTICIAS DE MARINA

Se nombra comandante de Marina de El Ferrol al capitán de fragata D. Antonio Vázquez Permy.

—Idem segundo comandante de Marina de Sevilla al capitán de fragata don Juan de Flórez y Caviéses.

—Se concede el pase a la situación de supernumerario al teniente de navío don Gabriel Ferrer y Otero.

La evolución de los acorazados

Llega el tiempo en que los dreadnoughts se eclipsan. La guerra ha dejado muchas enseñanzas, y la actuación de los submarinos alemanes va a constituir un argumento contra los grandes desplazamientos de los buques de combate. La Sociedad de las Naciones, que es un dique contra los grandes armamentos, quiere que la paz permanente dis ponga de elementos para imponer la concordia universal. Habrá ejércitos de mar y de tierra; lo que no habrá será instrumentos ciegos de destrucción de la paz.

Inglaterra no construirá ya acorazados gigantes. Lo propio ocurrirá en las otras grandes potencias marítimas. El acorazado del porvenir, en armonía con las nuevas necesidades creadas por la Sociedad de las Naciones, garantizará de la paz permanente, tendrá desplazamientos moderados.

Dentro de esas condiciones, el dreadnought no tendrá razón de ser, por su enorme gasto y porque a esa gran masa de barco de guerra había que sacrificar la velocidad, el poder ofensivo, el radio de acción y la protección o blindaje. El acorazado ideal lo ha creado nuestro país, con el tipo «España», de 16.000 toneladas, en el que están armonizadas la artillería, la marcha, la coraza y la propulsión.

Las naciones comerciales que necesitan proteger su marina mercante construirán acorazados de 16.000 toneladas, con poder ofensivo y defensivo, acomodados a esa fórmula, que es la única viable después de afirmada la paz permanente.

Desde luego, hay que reconocer que el poder naval no requiere ya los grandes desplazamientos, que además tendrían siempre sumamente comprometida su vulnerabilidad por el torpedo. Mejor que esos grandes dreadnoughts que se construían antes de estallar la confagración europea, es construir esos tipos de 16.000 toneladas, suficientemente potentes para la misión que les corresponde de proteger el comercio y garantizar la defensa nacional, que no esas enormes masas de hierro y acero que sostienen sobre la superficie del mar los alardes de la potencialidad marítima, hoy innecesarios.

La estructura de las futuras escuadras, que están llamadas a mantener en los mares la paz de las naciones, no estarán combinadas, organizadas ni dispuestas sobre la base de los grandes desplazamientos. Ese es el verdadero plan para la reducción de los armamentos navales: poderes marítimos acomodados a la potencialidad económica de las naciones.

Ese es el convencimiento en que inspiran sus resoluciones los almirantazgos y los arquitectos navales. En tal concepto, España tiene la ventaja de poder reconstituir su poder naval, continuando el plan de su reorganización marítima, con unidades tácticas que no discreparán mucho de los modelos tipos de los mencionados acorazados de 16.000 toneladas armonizándolas con las otras cualidades ofensivo defensivas correspondientes a dicho tonelaje.

La línea Vigo-Nueva York

Informe publicado en el «Boletín Oficial» del Ministerio de Negocios norteamericano.

La *Concordia*, de Vigo, publicó ayer el informe que el cónsul norteamericano en dicha ciudad, Mr. Mathan, envió al Gobierno de su nación acerca de las condiciones que para las comunicaciones entre los Estados Unidos y Europa ofrece el puerto de Vigo.

En el informe se dice que la Prensa española ha publicado recientemente algunas informaciones respecto de los proyectos de varios financieros americanos de construir una línea férrea entre Vigo e Irún. Las razones que tienen los citados financieros son las de que Vigo reúne superiores condiciones, que se derivan de su situación geográfica, la cual acortará las distancias entre el viejo y el nuevo continente. Aunque en la actualidad existe una línea férrea entre Irún y Vigo, ésta consta de numerosas derivaciones, que la hacen inadecuada para un tráfico intenso.

La línea proyectada tendrá 450 millas, que podrían, con un buen servicio ferroviario, ser cubiertas en diez horas.

Indica este informe que el proyecto no

es ni más ni menos que la resurrección de otros estudiados hace tiempo, pero dejados en olvido por los Gobiernos españoles.

El informe ha sido publicado en el *Boletín Oficial* del Ministerio de Negocios Extranjeros de los Estados Unidos. En él se hacen calurosos elogios de la bahía de Vigo, que no necesita para cumplir la alta misión que le señaló la naturaleza más que obras que la conviertan en un gran puerto.

La neutralidad de España

Una conferencia del embajador de España en Londres

El embajador de España, Sr. Merry del Val, ha dado una interesante conferencia en el Club Liberal de Londres.

Hablando de la neutralidad de España durante la guerra, manifestó que fue interpretada como una actitud hostil hacia las Potencias de la Entente, y en particular por Inglaterra.

«Esto—dijo el embajador—no es justo ni exacto—. La neutralidad de España fue acordada por el jefe del partido conservador; pero éste no asumió toda la responsabilidad, puesto que la decisión no fue tomada más que después de consultas que celebró el jefe del partido conservador, no solamente con los liberales, sino con los republicanos, con los socialistas y con todos los partidos que tenían representación en las Cortes, aunque esta representación fuera muy pequeña. No había otro remedio que decidirse por la neutralidad, puesto que la opinión pública no hubiera tolerado obrar contrariamente a la voluntad del pueblo.»

Hablando de las acusaciones lanzadas contra España por ciertos periódicos españoles neutrales de que no había observado estrictamente los deberes de la neutralidad y de que había dejado establecer bases submarinas en sus puertos, el embajador dijo que el Gobierno español tomó medidas con éxito para impedir la ruptura de la neutralidad, y algunos culpables, que hicieron un comercio deshonroso para su país, fueron prontamente encarcelados. Por otro lado, el Gobierno español no dejó de hacer protestas en Berlín contra la piratería alemana, y cuando varias veces, y algunas de ellas de una manera apremiante, Alemania pidió al rey Alfonso XIII que convocara a una Conferencia de la Paz, Su Majestad se negó siempre a ello, a no ser que las peticiones fuesen formuladas por ambas partes al mismo tiempo.

El embajador hizo a continuación alusión a las cantidades considerables de material de guerra que España había proporcionado a los aliados, y terminó emitiendo su esperanza de que las actuales estrechas relaciones entre los dos países se transformarán ahora en un vínculo indisoluble de amistad.

ACCION EN MARRUECOS

En la zona española

Nuevo avance de la mehallá jerifiana. Ocupación de la torre de Mazarin

TETUAN, 4.—Ayer, a las diez de la mañana, ocuparon las fuerzas que constituyen la mehallá jerifiana la torre moruna situada sobre el cabo Mazarin, en las proximidades del río Hevilla, inmediata a la posición ocupada en las operaciones realizadas con la cabila de Beni Madán, en el Sudeste de Tetuán.

La nueva posición quedó guarnecida por tropas de la referida mehallá.

La operación, que fue tan rápida como precisa, se realizó sin bajas por nuestra parte.

Finalidad del viaje del alto comisario a Rabat.—Desmintiendo una información.

TETUAN, 5.—La Prensa local desmiente las informaciones publicadas por la *Dépêche Marocaine*, de Tánger, y el *Echo du Maroc*, de Rabat, las cuales aseguran que el viaje de Berenguer a Rabat tiene por objeto fijar el itinerario del viaje del sultán de Marruecos a Tánger y a la zona española, afirmando que su única finalidad es la de saludar al general Lyautéy para conferenciar sobre asuntos que pertenecen a la acción común en ambas zonas.

El viaje del sultán a la zona española carece por completo de fundamento.

El capital y el trabajo

Todo cuanto sea tendencioso a unir el capital y el trabajo es base fecunda de generales beneficios, tanto para la nación cuanto para los que integran la representación del uno y del otro. El capital es altamente necesario para desarrollar toda empresa y para desarrollar los grandes elementos que constituyen la fuente de riqueza nacional, encarnados en la agricultura, en las industrias y en el comercio.

El trabajo es también altamente necesario, pues complementa al capital para los fines indicados. Existe una gran mancomunidad entre uno y otro; solos, nada significan; juntos, llevan a cabo la gran obra de general cultura y engrandecimiento de los Estados.

Y si así es y ocurre, ¿por qué han de existir recelos entre el capital y el trabajo, dando como consecuencia ello lugar a esas conmociones que perturban la marcha orgánica y el bienestar de los individuos que constituyen la sociedad? A no dudarlo, esos recelos se fundamentan en los desequilibrios económicos de una y otra clase; el capital crece y se multiplica; el trabajo, su esfera de acción económica, en general, está limitada al percibo del jornal o del sueldo, sin intervención en las ganancias, sin variantes de modesta posición, que imposibilita legítimas aspiraciones y justos deseos. La cultura aumenta y las generaciones brotan con ambiente más amplio y uniforme para la equidad y la justicia, y una y otra piden y exigen una legislación que obligue a llevar a cumplida satisfacción lo que fundamenta un derecho indiscutible.

Los que manipulan en los talleres de los templos de la industria, los que trabajan en las rudas faenas del campo, los que se emplean en las múltiples operaciones que exige el comercio, ven pasar los días, los meses y los años, limitados sus recursos económicos a algún aumento de haber, a alguna gratificación, apenas compensada con el obligado aumento que también tienen las necesidades de la vida, y con ello su esfera de acción económica, como indicamos, no sufre alteración, o se reduce muchas veces; y como racional consecuencia, al abrir la reflexión paso a consideraciones lógicas, se observa una preterición de legítimas aspiraciones que orientan la idea hacia anomalías que constituyen el avance que hoy tiene lo que en la forma y en los medios son reprochables, pero en su fondo hay un sentir de justicia.

La labor de los hombres de Estado de las naciones cultas debe estar encaminada a subsanar esta situación, y con previsora y sabias leyes llevar la paz a los espíritus y tranquilidad a las exaltaciones pasionales, que, en su mayor parte, van a unidas a falta de cultura; sin olvidar que al par de dar paulatinamente satisfacción al trabajo y la equidad en las excesivas ganancias al capital, procede con igual preferente atención multiplicar las escuelas y encarnar en las futuras generaciones la conciencia del deber y del derecho, la ética social y todo principio educativo para la vida de relación entre los que constituyen la sociedad humana.

La ola de avance que en su fondo es justa, se contiene de esa suerte, apagando con rapidez la hoguera formada con la exteriorización del malestar, que repetimos es reprochable; pero formados los hechos con el contubernio de la incultura y del desenfreno de las pasiones, cierran toda ideación armónica con el orden y el bienestar general. El tiempo quedará encargado de poner de manifiesto, sin los caminos indicados, el fundamento principal de nueva era de bienestar y contento, que con tanta ansia anhela el conjunto general de los seres humanos, puesto que a unos más, a otros menos, ha ocasionado perturbaciones la nefasta guerra que ha conmovido al mundo.

ENRIQUE LOPEZ DE PEBEA,
capitán de Fragata.

4 abril 1919.

DIARIO DE LA MARINA,

REDACCION Y ADMINISTRACION
PELIGROS, 3, MADRID

NOTA OFICIOSA DEL GOBIERNO CIVIL

El problema del gas

Reunión de la Junta de Subsistencias. El lunes celebró sesión la Junta provincial de Subsistencias para estudiar el asunto de la tasa del gas. El alcalde opinó que no era materia sujeta a tasa y que la Junta era incompetente; pero el gobernador civil, el presidente de la Audiencia y el delegado de Hacienda sostuvieron criterio distinto, acordando la competencia y, por lo tanto, la celebración de la sesión convocada por el gobernador.

Ante la Junta informaron la Comisión inspectora nombrada por el gobernador civil, y el Sr. Calzado, concejal delegado del Ayuntamiento.

Dictamen de la Comisión inspectora. El dictamen, suscripto por unanimidad por la Comisión inspectora, termina con las siguientes conclusiones:

1. Que teniendo el Ayuntamiento consignado en sus presupuestos para el servicio de alumbrado 2.325.000 pesetas, sólo pagó 1.294.056 pesetas desde la inauguración de la fábrica hasta el 31 de diciembre de 1918, logrando, por consiguiente, una economía de 1.030.944 pesetas, si bien para obras nuevas y para capital circulante entregó hasta la cantidad de 1.705.654,60 pesetas, habiendo cerrado en 31 de diciembre la explotación con suministros de gas al precio medio de 0,2004 pesetas y habiendo comprado el carbón a 73,47 pesetas la tonelada, obtuvo un beneficio de 190.145 pesetas.

2. Que en estas conclusiones y en los resultados obtenidos, la Comisión no ha tenido en cuenta para nada la amortización de material, fábrica, conducción, ni el servicio de capital, por entender que tal punto no era de su incumbencia.

3. Que en enero de 1919 comenzó el encarecimiento de la explotación por haberse terminado en los diez primeros días de dicho mes los carbones contratados a precios baratos, resultando que se adquirieron después carbones, como el transportado en el vapor «Gloria», que costó al elevadísimo precio de 220,55 pesetas la tonelada, y por lo tanto, en vista de esta diferencia de precio, no es posible determinar la resultante en los tres meses de enero, febrero y marzo, hasta que los datos de la contabilidad den el precio de la explotación de este período.

4. Que cualquier fijación de precio que ahora se hiciese para un plazo, por corto que fuera, resultaría arbitraria, puesto que las fluctuaciones de los precios del carbón es de esperar que sean en el sentido de la baja y permitan por ello obtener la producción más barata.

Por estas consideraciones, los firmantes proponen que al final de cada mes o a principios del siguiente, se proceda por quien estime conveniente la Junta de Subsistencias a una revisión de los datos del mes anterior y que, aplicando los precios al cuadro de producción que a este informe acompaña, podría determinarse precisamente el precio a que resulte el gas, precio que regiría para el mes siguiente.

5. Que los suministros de carbón hechos a la Fábrica del Gas, a partir del 20 de marzo actual permiten asegurar como precio máximo del carbón en los meses sucesivos el de 124,33 pesetas la tonelada, resultando, por consiguiente, el metro cúbico de gas producido al precio medio de 0,431 pesetas.

6. Que si al referido contrato de precio máximo se le aplicara la tasa de 18 de abril de 1918, resultaría la tonelada de carbón al precio de 106,03 pesetas, y, por tanto, el metro cúbico de gas resultaría al precio de 0,332 pesetas, habiendo llamado la atención a los firmantes, el que, habiendo sido intervenido por el Ministerio de Abastecimientos dicho contrato, se haya autorizado a precio muy superior al de la tasa, fijada por dicho Ministerio.

7. Que fijándose la Comisión en lo que determina la Real orden de 18 de abril de 1918, respecto al precio de los carbones destinados a fábricas de gas, estima que procede se acuerde por el Ministerio de Abastecimientos la supresión del 20 por 100 que recarga el precio de la tasa de dichos carbones, haciendo constar que, de rebajarse este 20 por 100, su influencia representaría una disminución de cuatro céntimos en el metro cúbico de gas producido, quedando así el precio de éste en 0,29 pesetas.

8. Que si se consiguiese también el que el Ministerio de Abastecimientos redujese el tanto por ciento de cenizas fijado como máximo, y que fuese, en vez del 25 por 100 que se fija en la Real orden, el 17 por 100, que es el señalado en los contratos a que hemos hecho referencia, y que es sensiblemente el tanto por ciento medio de cenizas en los carbones suministrados a la Fábrica del Gas, se obtendría una nueva reducción en el coste de producción del metro cúbico de gas, equivalente a otros cuatro céntimos, quedando, por tanto, reducido en definitiva, de atenderse estas indicaciones de la Comisión, el precio a 0,25 pesetas el metro cúbico de gas.

Madrid, 31 de marzo de 1919.

La Junta provincial de Subsistencias acordó, con el voto en contra del alcalde de Madrid, hacer suyo el dictamen de la Comisión inspectora y elevarlo al Ministerio de Abastecimientos como propuesta suya oficial.

También acordó por unanimidad, con el voto del alcalde de Madrid, rogar al ministro de Abastecimientos que haga cumplir las disposiciones de tasa sobre el carbón y que aplique los preceptos del Real decreto de 7 de marzo último.

El alcalde formuló más tarde voto particular, que ha sido elevado al Ministerio de Abastecimientos.

El gobernador civil elevó seguidamente el acta de la sesión al Ministerio para que éste acuerde, con ruego de que el acuerdo su urgente, pues el Ayuntamiento quiere cobrar los aumentos desde el día 11.

El pleito, por lo tanto, está en manos del ministro de Abastecimientos, y de él dependerá que Madrid tenga el gas barato o caro.

La gran flota británica

Nuevos almirantes

CARNARVON, 5.—El Almirantazgo anuncia el nombramiento de lord Jellicoe y de sir David Beatty, almirante de la flota.

La gran flota cesará de existir tal como está para el 7 del actual, y entonces se reconstituirán las flotas y escuadras de alta mar.

El almirante Hadden, que era jefe de Estado Mayor del almirante Jellicoe cuando éste mandaba la gran flota, y que después fué segundo en el mando de ella, será nombrado almirante en jefe de las flotas del Atlántico y del país, y el vicealmirante sir Henry Oliver será nombrado vicealmirante que mande la flota del país.

Sir Sidney Falleonadie mandará la primera escuadra de batalla, y sir Arthur Levison mandará la segunda escuadra de guerra; sir Roger Kelles mandará la escuadra de cruceros de guerra de la flota del Atlántico; sir Richard Phillimore, que mandaba el «Inflexible» en la batalla de Falkland, ha sido nombrado almirante en jefe de las fuerzas aéreas y manda las escuadrillas de la flota del Atlántico.

El contraalmirante Prendergast mandará la flota de Orkneys y de Shetland, y el contraalmirante Dampier será destinado temporalmente a Dover.

Los contraalmirantes de la flota del Atlántico serán sir Victor Stanley, sir Alland Everett y Levis Clinton Baker. Los barcos de la gran flota no serán diseminados por todo el mundo, por más que por el momento no estarán en Socke Flow, donde se halla ahora la flota de alta mar alemana.

Botadura del vapor «Capitán Revuelta»

EN LOS ASTILLEROS DE GIJÓN

GIJÓN, 5.—En los astilleros de Gijón, propiedad del conde de Mierpes, se ha verificado la botadura del vapor «Capitán Revuelta», perteneciente a la Casa naviera Hijos de Tayá.

El buque se deslizó rápidamente por la grada, y la operación resultó felicísima. A presenciársela acudió un público numerosísimo.

El nuevo buque desplaza 1.750 toneladas y carga 1.200, incluyendo las bodegas. Tiene 18 camarotes.

La máquina está construida en los talleres Alexander Hermanos, de Barcelona; tiene 500 caballos de expansión. La caldera procede de Vigo y mide 13 pies de diámetro y 11 de longitud.

Créese que el buque tardará un mes en hallarse en disposición de navegar. La quilla fué colocada el 15 del pasado julio.

La factura del buque es hermosísima. Después de la botadura fueron obsequiados los invitados al acto con pastas y «champagne».

En el dique de construcciones metálicas se construyen actualmente dos buques más para la Empresa Tayá, que se destinarán a pasaje de carga.

La travesía del Atlántico

LONDRES, 5.—La Compañía de Aviación Short se propone intentar una travesía, por el Atlántico, de Europa a América con uno de sus aeroplanos, que será pilotado por el comandante Wood, que irá acompañado del capitán Wyllie.

El avión empleado está provisto de un motor Rolls Royce de doce cilindros, y que puede hacer un vuelo de 5.000 kilómetros sin detenerse.

La salida se hará en Limerick. Es esta la primera vez que se intenta hacer una travesía de Este a Oeste.

Ultimo recital Manén

El próximo sábado, 12 del actual, a las seis de la tarde, en el elegante teatro de la Princesa, tendremos ocasión de admirar nuevamente al «eximio» violinista y gran artista, que tanta emoción produce a sus oyentes con las interpretaciones maestras que da a cada una de las obras que ejecuta.

El programa, de un gran interés artístico, se compondrá como sigue:

- I. Sonata en «re» menor, para piano y violín, Brahms. Allegro. Adagio. Un poco presto e con sentimento. Presto agitato.
II. Concierto en «mi» menor, Mendelssohn. Allegro molto appassionato. Andante. Allegro molto vivace.
III. Rondéau et Badinerie, Bach-Manén; Capricho núm. 9, Paganini-Manén; Serenata andaluz, S. rasato.

Las cuestiones sociales

La situación en Barcelona.—Lo que dice el capitán general.—Labor del Comité de Abastecimientos.

BARCELONA, 5.—El capitán general ha manifestado que se había retirado la mayor parte de los tranviarios por una confusión; pero que esperaba se convenciesen de que la Empresa sólo trata de no admitir a determinados elementos, y que, por lo tanto, volverán todos al trabajo.

Añadió que en la segunda zona se han efectuado seis detenciones, entre ellas la de un súbdito cubano, a quien se le ocuparon dos mil pesetas en metálico y veinticinco mil en valores.

Muchos obreros de las Compañías de agua y electricidad han vuelto al trabajo.

Terminó diciendo el capitán general que la situación tiende a mejorar, y que mañana permitirá la circulación por las calles hasta la una de la madrugada.

Funcionarán los espectáculos públicos; pero no se celebrará el domingo la novillada.

El Comité de Abastecimientos, dando por resueltas las cuestiones relativas al aprovisionamiento de trigos y harinas, se ocupó en el estudio del abasto de gallinas y huevos, regularización de sus precios, organización de un importante almácen y reparto de habas, lentejas y otras legumbres secas, a fin de que queden aseguradas en la ciudad las existencias de tan necesarios artículos.

Antes de que acabe la semana, el Comité de Abastecimientos publicará una lista de los precios al por menor de los artículos de primera necesidad, que se repartirá profusamente entre los vendedores y consumidores, a fin de garantizar el mantenimiento de precios regulares, a pesar de las actuales circunstancias.

El gobernador de Gerona comunica, que ha concedido autorización para facturar dos vagones de cerdos con destino a esta ciudad.

También se ha concedido al vapor «Adolfo» turno preferente para la descarga de 32.000 sacos de harina.

El y habrá periódicos

BARCELONA, 4.—Mañana reanudarán su publicación los periódicos. Los directores han quedado facultados para entregar a sus obreros volantes autorizados con su firma y el sello de las Em presas, a fin de que no se les ponga obstáculo alguno para el desempeño de su cometido.

De estos volantes se tomará nota en la Capitania general o en la Jefatura de las zonas.

Vuelta a la normalidad

PALMA DE MALLORCA, 5.—Hoy ha quedado completamente restablecida la normalidad. Ya anoche, por orden superior, fueron retiradas las tropas que custodiaban los tranvías. Esta mañana reanudarán el trabajo todos los obreros en los talleres y fábricas.

Los almacenistas de harinas celebraron una reunión con el alcalde y acordaron tener un «stock» de 200.000 kilos para las necesidades del abastecimiento.

La Junta provincial de subsistencias, reunida hoy, acordó mantener la prohibición de exportación de huevos y aves, y acceder a la de alubias, siempre que se deje un depósito para las necesidades de la población. Mantuvo el acuerdo de exportar ganado lanar y de no permitir que se aumente el precio de los tomates.

El gremio de maderas

PAMPLONA, 5.—Después de dos horas y media de discusión ante la Junta de Reformas Sociales, los patronos y obreros del gremio de maderas no pudieron llegar a un acuerdo, porque los operarios insistieron en el aumento del 50 por 100 de los jornales.

Los patronos sólo conceden un aumento de una peseta diaria, que representa el 25 por 100.

Malestar obrero

MURCIA, 5.—Comunican de La Unión, de Mazarrón y Llanos del Beal, que la situación de los obreros obligados al paro forzoso es muy crítica.

Comisiones de distintos puntos de la provincia, acompañadas de concejales de Cartagena, han visitado al gobernador para darle cuenta de la gravedad del conflicto y solicitar del Gobierno que atienda a las necesidades de la cuenca minera, activando los expedientes para que puedan comenzar un seguida las obras públicas en proyecto.

El gobernador ha conferenciado con los ingenieros jefes y ha ordenado que el lunes próximo den comienzo las obras de la carretera de Escombreras a La Unión.

De Caravaca comunican que se acentúa el malestar de la industria alpargatera.

La situación obrera en Tarragona

TARRAGONA, 5.—Los patronos lampistas no quieren acceder a las peticiones formuladas por los obreros. Entre las mejoras que han solicitado figura el aumento de una peseta en los jornales.

La Junta local de Reformas Sociales se reunió anoche y tomó varios acuerdos que pondrá en práctica brevemente, favorables a las clases obreras.

La feria de Sevilla

Fiestas fluviales

SEVILLA, 5.—En la reunión celebrada por la Junta permanente de fiestas, se han ultimado los detalles de las fiestas fluviales durante la presente primavera.

Se celebrará el 3 de mayo por la tarde. Habrá regatas, cucañas, y por la no-

che se celebrará en el Guadalquivir la procesión de la Virgen del Carmen, patrona de los marineros.

La Hermandad irá en dos filas de embarcaciones, adornadas con banderas e iluminadas a la veneciana.

También tomarán parte en esta fiesta otras muchas embarcaciones.

Seguirán a la imagen las bandas de música, en gánguiles, y detrás todo el cortejo con profusión de luces.

Así llegará la procesión por el río hasta el puente de Triana, que también estará artísticamente adornado e iluminado.

Los vapores surtos en el puerto lucirán asimismo adornos e iluminaciones y funcionarán los reflectores.

En suma: será una fiesta interesante y vistosa.

EN LA CAMARA DE LOS COMUNES

La intervención en Rusia

La indemnización alemana

Las tropas americanas se han negado a atacar a los rusos.—Manifestaciones de Mr. Bonar Law sobre la indemnización alemana y la oferta de paz de los bolcheviques.

LONDRES, 4.—El coronel Wedgubon ha preguntado en la Cámara de los Comunes si era exacto que las tropas norteamericanas en Siberia se negaron a intervenir en la lucha contra los revolucionarios rusos en Blagovestchensk.

Mister Churchill contestó que el hecho era exacto, y que la razón dada por el general que manda las tropas norteamericanas ha sido que los insurrectos que habían atacado a los japoneses podían ser campesinos rusos sublevados, en lugar de bolcheviques.

«Las tropas británicas», dijo—no han sido llamadas para reprimir estos tumultos, pero cooperarán con las tropas aliadas, incluyendo las norteamericanas, a restablecer el orden en las regiones ocupadas.»

El coronel Lawther suscitó un debate sobre la actitud del Gobierno respecto a la indemnización de guerra.

El orador recordó el programa electoral del Gobierno, uno de cuyos puntos era el principio de hacer pagar a Alemania el coste de la guerra, puesto que era quien la había provocado.

Mister Bonar Law, en nombre del Gobierno, repitió sus declaraciones anteriores, diciendo que el Gobierno está resuelto a conseguir de Alemania todo lo que pueda pagar, pero es imposible ir más allá de este límite.

Nuestras pretensiones no son que Alemania debe pagar el coste total de la guerra. La Comisión interaliada estudia el asunto, y conviene esperar las conclusiones que adopte antes de hablar de lo que se debe exigir.

Se ha hablado—añadió—de gran parte de la deuda alemana, podrá obtenerse por medio del trabajo alemán en los países devastados, lo cual no es exacto.

Tres mil millones de libras esterlinas, a dos libras semanales, significan el trabajo de 20 millones de hombres, y no creo que haya un país en Europa que pudiera sostener la presencia de tan gran número de alemanes para hacer el trabajo que pudiera ser hecho por las gentes del país. Suponiendo que por este medio pudiéramos obtener una gran indemnización de Alemania, ¿cómo se repartiría entre los países aliados?

Hizo alusión a los grandes sufrimientos y sacrificios de los otros aliados, con los cuales conviene ser justos, y terminó declarando que el Gobierno obraba siempre en el sentido de defender de la mejor manera los intereses del país.

Continuando la discusión sobre la indemnización de guerra, Mr. Asbury preguntó si era cierto que Lenin ha hecho ofrecimientos de paz a los aliados sobre las bases del reconocimiento de la Deuda exterior, del cese de la propaganda bolchevique fuera de Rusia, y de la evacuación de los Estados limítrofes.

También preguntó si estos ofrecimientos habían sido recibidos favorablemente por una alta personalidad que se encuentra actualmente en París. Bonar Law contestó que jamás había oído hablar de tal cosa, y que había telefonado al presidente del Consejo de ministros británico, el que había contestado que también lo ignoraba. Se trata, pues, de un rumor sin fundamento.

Servicio telegráfico

Movimiento de barcos

CADIZ, 4.—Procedente de la Argentina, Santos y Canaries, llegó el trasatlántico «Balmes», con importante cargamento de café y tabaco. Seguirá su viaje a Barcelona.

A esta población marchó el trasatlántico «Ciudad de Cádiz».

Procedente de Laraché entró en este puerto, de arribada forzosa, el vapor «Delfín».

Un juez mata a un asesino

CORDOBA, 4.—Comunican del pueblo de Añora que Telesforo Caballero Rísquez ha asesinado a Juan Madrid Caballero, sin que se conozcan las causas.

El Juzgado se presentó a levantar el cadáver, y entonces Telesforo agredió al agente Carlos López.

El juez municipal, Juan Antonio Jurado García, defendió al agredido, disparando una escopeta y matando al agresor.

El juez fué detenido.

De arribada forzosa

SANLUCAR, 4.—Se ha reanudado el temporal de lluvias y viento, que ha obligado a arribar a numerosas embarcaciones pesqueras que se han refugiado en la desembocadura del Guadalquivir. Muchas de ellas traen importantes averías.

Velada neorológica

BILBAO, 4.—En la reunión celebrada hoy por la Junta de Cultura Vasca se acordó celebrar una velada neorológica en honor del poeta D. Francisco Iturrizarria el día en que se verifique la colocación en el pórtico de Santiago de una lápida conmemorativa de dicho poeta.

Contra la emigración

SALAMANCA, 5.—Ha vuelto a surgir con caracteres pavorosos el problema de la emigración.

El gobernador, temiendo la escasez de brazos que se siente en toda la provincia, ha llamado a su despacho a más de 50 emigrantes que hoy pretendían marchar.

Preguntóles la causa por qué emigraban, y ellos dijéronle que por la falta de trabajo y lo reducido de los sueldos.

El gobernador ofrecióles trabajo en las obras de construcción del ferrocarril de Avila a Peñaranda, con un jornal de 4 pesetas.

Los emigrantes contestáronle que preferían ir a Francia.

El gobernador sigue poniendo muchas dificultades a la emigración para contenerla.

Comercio incendiado

CARTAGENA, 5.—En el puerto de Llano de Vial, de esta Sierra, un incendio ha destruido por completo un importante establecimiento de comestibles, propiedad del concejal de este Ayuntamiento D. Cayetano Albardejo. Ignórase la causa del siniestro.

Las pérdidas se calculan en 15.000 duros.

Botadura del «Capitán Revuelta»

GIJÓN, 5.—En los astilleros de ésta se botó al agua el vapor «Capitán Revuelta».

Desplaza el nuevo buque 1.750 toneladas, admite 1.200 de carga y la fuerza de sus calderas es de 500 caballos.

Son propietarios del barco los hijos de Tayá, quienes se proponen dedicarlo al servicio de la línea del Pireo.

Nafragio de un vapor.—Los lobos devoran gran cantidad de ganado

FERROL, 5.—Continúa el temporal; los daños que ha producido en las cosechas son enormes.

Las autoridades de Marina han recibido noticias del naufragio del vapor «Canteras», cuya tripulación pudo salvarse.

Ha nevado copiosamente y los lobos han descendido de los montes a los poblados. En el término del Ayuntamiento de San Saturni devoraron gran cantidad de ganado cabrío y lanar.

Los campesinos están aterrados.

La crisis obrera

LINARES, 5.—Comunican de Santa Elena que se ha celebrado una manifestación de obreros; éstos se presentaron en el Ayuntamiento solicitando trabajo.

A causa de la paralización de las minas, se han agotado los fondos reunidos por donativos de las clases pudientes. Urge, pues, que el Gobierno emprenda algunas obras públicas y obligue a la terminación del Grupo escolar del Ayuntamiento.

INGLATERRA

La reorganización militar

Conclusiones de Mr. Churchill

LONDRES, 5.—Mr. Churchill ha dicho que las conclusiones sobre reorganización militar son provisionales. En primer lugar y en cuanto a organización, se piensa que las fuerzas territoriales estén constituidas y organizadas en 14 divisiones, 14 brigadas montadas, servicios auxiliares y unidades de comunicación, de guarnición y de línea. Están, en primer término, las unidades territoriales incluidas en el ejército de ocupación de Ultramar, habiéndose pensado que sean restituidas a las divisiones a que en realidad pertenecen y reemplazadas por unidades de la reserva, especialmente constituidas en el intervalo, y que cuando el período de ocupación haya transcurrido y el ejército haya sido repatriado, las unidades de primera línea absorban a las de las reservas que han sido constituidas, quedando de este modo completas en todos los órdenes las divisiones.

Se ha considerado que lo más práctico es constituir y nombrar Estados Mayores de división y de brigada. No se cree que se pueda prestar mejor servicio a las fuerzas territoriales que seleccionar para el mando de estas 14 divisiones y 14 brigadas a los jefes más distinguidos y probados en esta victoriosa guerra.

Seguidamente, el paso más importante en la reconstitución del ejército territorial es la obtención de jefes competentes para el mando de los batallones, regimientos y baterías. Para éste lo primero que hay que tomar en cuenta son las hojas de servicios, de estos hombres durante la guerra, con lo que se obtendrá por lo menos el 80 por 100 de los empleos.

Después de nombrar a los generales de división y brigada, se ha pensado que éstos nombren y recomienden según su propia conciencia el personal que ha de mandar las unidades tácticas.

Mister Churchill dijo que constituye un punto muy importante las obligaciones de las nuevas fuerzas territoriales con respecto al servicio de Ultramar.

FIRMA DEL REY

Su Majestad el Rey ha firmado los siguientes decretos:

Instrucción pública

Dictando reglas para el ingreso en el Profesorado de los Colegios Nacionales de Sordomudos y de Ciegos.

Disponiendo la incorporación a la escala auxiliar de este Ministerio del personal que en el mismo se expresa.

NOTAS DE GUERRA

Reserva
Se concede el pase a la reserva con el empleo inmediato al teniente coronel de Estado Mayor D. Cristóbal Cueto Avila.

Profesorado
Destinase a la Academia de Intendencia al capitán de dicho Cuerpo D. Angel Losada.

Ayudante
Se nombra ayudante del general don Francisco Méndez de San Julián, al comandante de Artillería D. Francisco Español.

Cruces
Se concede la cruz de San Hermenegildo al teniente coronel de Infantería D. Agustín Gómez Morote, al capitán de Caballería D. Heliodoro Linares, al de Infantería D. Manuel Nava y al teniente de la Guardia civil D. Hilario Ransanz.

Notas políticas

Proyectos sociales

El ministro de la Gobernación asistió anoche a su despacho oficial, permaneciendo hasta las primeras horas de la madrugada.

El Sr. Gimeno, con el subsecretario, estuvieron trabajando en varios proyectos sociales que llevará probablemente al primer Consejo de ministros.

Entre dichos proyectos hay dos que son de grandísima importancia para la mujer: uno es el llamado de la aguja, y el otro se refiere al trabajo a domicilio.

La mañana del presidente

El jefe del Gobierno, inmediatamente que llegó hoy al Ministerio de Estado, de regreso de despachar con el rey, recibió a los periodistas, diciéndoles:

—Señores, no he querido ser cruel con ustedes, haciéndoles aguardar para después no darles ni una sola noticia. Está dicho todo en esas palabras. No hay nada, absolutamente nada.

El día de mañana piensa el conde de Romanones pasarlo en el campo.

De Gobernación

El subsecretario afirmó esta mañana que los telegramas de provincias no acusan novedad.

Las subsistencias

No seríamos intérpretes fieles de la realidad, si no acogiéramos el malestar que siente el vecindario madrileño con ocasión del estado a que le han llevado el abandono y la incuria de unos y los deseos de un lucro ilimitado, y diríamos sin conciencia, de otros.

Los despachos de carnes han tenido, en su mayoría, sus puertas cerradas en el transcurso del día de ayer, porque no tenían carne de vaca, ni de cordero lechal que vender.

Las pescaderías, aun permaneciendo abiertas, sin duda para ventilación de las mismas, no tenían existencias, y en aquellas en que había algunos residuos de días anteriores, conservados gracias al hielo, el precio era fabuloso.

Las existencias no procedían de expediciones llegadas ayer, porque el tren de Galicia en que venía el pescado ha traído un considerable retraso.

Por cierto que con relación a esto ocurre algo escandaloso, que denunciarnos para que a ello ponga coto quien se crea obligado.

Cuando el tren no llega a hora cómoda, la expedición de pescado que trae queda detenida hasta el día siguiente. O no se descarga, o si se descarga, va a la cámara frigorífica o al mercado de los Mostenses, en donde no se saca a pública subasta hasta el día siguiente. Aun viniendo con retraso, ese pescado podrá venderse al público en la tarde del día de llegada, y si a ello ofrecieran determinados industriales resistencia, podría llegarse a la incautación y a su venta, procurándose, ante todo, defender los legítimos intereses de los remitentes del mismo.

Pero para ello hace falta lo que brilla por su ausencia: una política municipal defensora de los intereses del vecindario.

La patata ha subido ayer de precio.

No se habla de otros artículos, que ya los explotan determinados Sindicatos, cuyo ascenso en determinadas esferas es el tema de las conversaciones en los círculos políticos.

SUPRESION DE UNA ADUANA

El contrabando en el campo de Gibraltar

El Ministerio de Hacienda inserta en la Gaceta de hoy una Real orden por la que, de conformidad con lo acordado por el Consejo de ministros y lo propuesto por la Dirección general de Aduanas, se resuelve que, a partir del día de mañana, quede suspendida la habilitación de la Aduana de Puente Mayorga para toda clase de operaciones de cabotaje. Únicamente podrán despacharse de entrada las expediciones de cabotaje que se encuentren en camino y hayan salido del punto de procedencia con anterioridad al citado día de mañana.

A contar desde el mismo, se hacen extensivas a los partidos judiciales que constituyen la zona de seguridad del campo de Gibraltar las prevenciones contenidas en la Real orden de aquel Ministerio fecha 15 de febrero próximo pasado, dictada para regular el tráfico de sustancias alimenticias en la zona de seguridad fronteriza con Portugal, disponiendo asimismo que habiendo tenido aumento considerable el número de habitantes de La Línea desde la fecha del último censo, se calculará la cifra de éstos por el inspector especial de Aduanas, a los efectos de la prevención cuarta de la citada Real orden, de un modo prudencial, tomando como base los datos existentes en el Ayuntamiento que para considerarlo como detallista a un industrial es necesario que, además de exhibir el recibo que acredite el pago de la contribución correspondiente, tenga establecimiento abierto al público con todos los caracteres de los que ordinariamente se dedican a la venta al por menor, y que los almacenistas no podrán tener las existencias de sustancias alimenticias de exportación prohibidas en locales distintos situados en varios sitios de la población, de modo que se haga difícil o imposible el recuento de aquéllas.

LA BOLSA

Table with columns: AL RES Y GIROS, Día, Día s. Sub-sections: 4 por 100 Interior, 4 por 100 Exterior, 4 por 100 amortizable, 5 por 100 amortizable (ant.), 5 por 100 amortizable 1917, Obligaciones Tesoro, Cédulas, Ayuntamiento de Madrid, Acciones, Moneda extranjera.

Real Academia de la Historia, de nueve a trece y de quince a diez y siete.
Archivo Histórico Nacional (paseo de Recoletos, 20), de ocho a catorce.
Escuela Superior de Arquitectura (Estudios, 1), de ocho a doce y de catorce a diez y siete.
Escuela industrial (San Mateo, 5), de diez a trece y de diecisiete y treinta a veinte y treinta; los domingos de diez a doce.
Escuela de Sordomudos y ciegos (paseo de la Castellana, 163), de catorce a veinte.
Escuela de Veterinaria (Embajadores, 70), de nueve a quince.
Facultad de Derecho (San Bernardo, 59), de ocho a catorce, y los domingos, de diez a doce.
Facultad de Farmacia (Farmacia, 2), de nueve a doce y de catorce a diecisiete.
Facultad de Filosofía y Letras (Toledo, 45), de ocho y treinta a catorce y treinta; los domingos, de diez a trece.
Facultad de Medicina (Atocha, 104 y 106), de diez a trece y de quince a dieciocho; los domingos, de diez a doce.
Instituto Geográfico (Atocha, 1), de ocho a catorce.
Ministerio de Hacienda (Atocha, 7 y 9), de nueve a trece y de quince a diecisiete.
Museo Arqueológico Nacional (Serrano, 13), de diez a dieciséis (la consulta de libros requiere autorización del jefe del Museo y podrá utilizarse de diez a trece), los domingos, de diez a trece.
Museo de Ciencias Naturales (paseo de Recoletos, 20), de ocho a catorce (la consulta de las obras de Zoología, Mineralogía y Geología puede hacerse en el nuevo local del Museo Palacio de la Industria y de las Artes (Hipódromo).
Jardín Botánico (plaza de Murillo), de ocho a catorce.
Museo de Reproducciones Artísticas (Alfonso XII, 62), de ocho a doce y de quince a diez y siete.
Talleres de la Escuela Industrial (Embajadores, 68), de ocho a catorce.
Sociedad Económica Matritense (plaza de la Villa), de doce a dieciocho.
Biblioteca Nacional (paseo de Recoletos, 20), de nueve a dieciocho, y los domingos, de diez a trece.
Biblioteca Popular del distrito de Chamberí (paseo de Ronda, 2), de dieciséis a veintidós, y los domingos, de diez a trece.
Biblioteca del Real Conservatorio de Música y Declamación, de ocho a catorce.
Biblioteca Popular del distrito de la Inclusa Ronda de Toledo, 9), de dieciséis a veintidós y los domingos, de diez a trece.

Noticias teatrales

ESPAÑOL

Mañana domingo, a las cuatro, en función popular, a precios populares, tendrá efecto la última representación, definitivamente, de la obra maestra en tres actos, del insigne Echevaray, «En el seno de la muerte», y a las seis y a las diez, la leyenda trágica del gran poeta López Martín titulada «Blasco Jimeno», éxito resonante y definitivo de la actual temporada.

LARA

Mañana domingo, a las cuatro y media, en función popular, «Cobardías»; a las seis y media, «Como hormigas»; «En asuntos del querer» y «Laura de San Telmo», y a las diez y cuarto, «Lo que no se tiene» y «Laura de San Telmo».

ESLAVA

Mañana domingo, a las cinco y media de la tarde y diez y cuarto de la noche, se representará la comedia en tres actos y un epílogo, original de Felipe Sassone, titulada «La vida sigue», que tiene para el autor y los intérpretes largos aplausos.

REINA VICTORIA

Mañana domingo será la despedida de la bella bailarina Helena Cortesina, que con tanto éxito ha actuado en este teatro. Por la tarde, a las cuatro, se pondrá en escena «La mujer artificial»; a las seis y media, «La duquesa del Tabarín» y Helena Cortesina, y por la noche, «A ver si cuidas de Amelia» y despedida de Helena Cortesina.

APOLO

Mañana domingo, a las cuatro, «Los calabreses»; a las seis y cuarto, especial, «Solico en el mundo» y «El huerto de los rosales», y a las diez y media, «El huerto de los rosales».

Bibliotecas públicas

Horario en otoño, invierno y primavera de las Bibliotecas de Madrid, servidas por personal del Cuerpo facultativo de archiveros, bibliotecarios y arqueólogos:
Real Academia Española (Felipe IV, 2, de nueve a doce (por estarse verificando obra).

Teatros

EL CARTEL PARA MAÑANA

ESPAÑOL.—A las cuatro (popular, a precios populares). En el seno de la muerte (última representación).—A las seis. Blasco Jimeno.—A las diez. Blasco Jimeno.

PRINCESA.—(Compañía Guerrero Mendez) A las cinco, La vestal de Occidente.—A las nueve y tres cuartos (popular, a mitad de precios). La vestal de Occidente.

CENTRO.—(Compañía Francisco Morano).—A las seis, La emboscada.—A las diez y cuarto, La emboscada.

LARA.—A las cuatro y media, Cobardías.—A las seis y cuarto, Como hormigas, En asuntos del querer y Laura de San Telmo.—A las diez y media, Lo que no se tiene y Laura de San Telmo.

REINA VICTORIA.—A las cuatro menos cuarto, La mujer artificial.—A las seis y cuarto, La duquesa del tabarín y Elena Cortesina.—A las diez y media, A ver si cuidas de Amelia y Elena Cortesina.

ESLAVA.—A las cinco y media, La vida sigue.—A las diez y cuarto, La vida sigue.

INFANTA ISABEL.—A las cuatro (a precios populares), Rubicita de verano, y Pepa la frechahona o El colegio desvencuado.—A las seis, Tienen razón las mujeres y El día del juicio.—A las diez y cuarto (a precios populares), A tiro limpio.

APOLO.—A las cuatro, Los calabreses.—A las seis y cuarto (especial), Solico en el mundo y El huerto de los rosales.—A las diez y media, Solico en el mundo y El huerto de los rosales.

COMICO.—(Compañía Rambal)—A las cuatro, El círculo de fuego.—A las seis y media, La sonata de la muerte.—A las diez y cuarto, La sonata de la muerte.

MARTIN.—A las cuatro y cuarto, La danza de los velos.—A las cinco y cuarto, El barbero de Sevilla.—A las seis y media, (doble especial), Bohemios y la reina mora.—A las diez y media (doble especial), La reina mora y La danza de los velos.

NOVEDADES.—A las cuatro, El caso de pasar el rato.—A las cinco, García.—A las seis y cuarto (doble), La oración de la vida y El cotarro nacional.—A las diez y cuarto, El caso de pasar el rato y Chiribit.s.

LOS MUSEOS

Lugares en que están establecidos y horas en que pueden visitarse los principales Museos de esta corte.

Anatómico del Colegio de San Carlos, calle de Atocha, números 106 y 108; de las catorce a las diez y seis.

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

De Artillería, calle de Méndez Núñez; de ocho y media a doce y media.

De Ciencias Naturales, paseo de la Castellana, número 70; de nueve a doce y de las quince a las diez y siete.

De Reproducciones Artísticas, calle de Alfonso XII, número 28; de ocho a diez y ocho.

Caballerizas Reales, calle de Bailén, número 2, de trece a diez y seis.

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

Pedagógico, calle de Daoiz, número 7; de nueve a diez y seis.

Armería Real, plaza de la Armería; de diez a trece.

Nacional de Pintura y Escultura, paseo del Prado; de diez a diez y siete.

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

De la Escuela de Ingenieros de Caminos, calle de Alfonso XII, número 8; de seis a doce.

Del Jardín Botánico, plaza de Murillo; de nueve a doce y de las quince a las diez y siete.

March y Sams au Embajadores, 64. Teléfono M 14-61

Servicios de la Compañía Trasatlántica

LINEA DE BUENOS AIRES

Saliedo de Barcelona, de Valencia, 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 Sabanita, Curacao, Puerto Cabello, y La Guayra, Puerto Rico, Canarias, Cádiz y Canarias.

LINEA DE FERNANDO PÓO

Saliedo de Barcelona, de Valencia, de Alicante, de Cádiz para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma y puertos de la costa occidental de Africa. Regreso de Fernando Póo 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 Rio Janeiro, Montevideo y Buenos Aires; emprendiendo el viaje de regreso desde Buenos Aires para Montevideo, Santander y Bilbao, Canarias, Lisboa, Vigo, Coruña, Gijón, Santos, Rio Janeiro.

Además de los indicados servicios, la Compañía 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 favorable y pasajeros, a quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Todos los vapores tienen telegrafía sin hilos.

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

Las fechas de salida se anunciarán con la debida oportunidad.

VICKERS, SONS AND MAXIM LIMITED

Oficina en Londres: 32, Victoria Street. S.W.—Constructores de buques de todas clases tanto de guerra como mercantes, máquinas marinas, artillería de todos calibres para Ejército y Marina, cañones de tiro rápido de los sistemas Vickers, Maxim, etc. ametralladoras y municiones.—Fábricas que posee esta Compañía: Astilleros de Barrow-in-Furnes (antes Naval construcción and Armaments Co. Ltd. at Arrow in-Furnes); fábrica de aceros, proyectiles de Placencia (Placencia de las Armas Co. Ltd. Placencia-Guipúzcoa-España); fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham; fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockolm (Suecia); laboratorio de cartuchería de fá-

brica en North Knot, para proyectiles; polígonos de Eskmeal y Eynsford.—Buques de guerra construidos en los Astilleros de di-Furness: «San Paulo», buque de combate de primera clase de 19.200 toneladas y 23.500 caballos, para el gobierno brasileño; «Almirante Grau» y «Coronel Bolognesi», cruceros tipo 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; «Sentinel» 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 13.500 caballos; «Hogue», crucero de primera clase de 12.000 toneladas y 21.000 caballos; «Porwerful», crucero protegido de primera clase de 14.500 toneladas y 25.000 caballos; «Amphitrite», crucero protegido de primera de 11.000 toneladas y 16.500 caballos. Buques mercantes construidos en dichos astilleros: «Empress of India», «Empress of China» y «Empress of Japan», 8.000 toneladas y 10.000 caballos. Además, desde el año 1873 hasta la fecha, se han construido 70 buques de distintas clases.

The International Paint & Compositions C., 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 antimolusca que existe — Está usada por 11 Gobiernos y más de seiscientos Empresas marítimas y casas navieras.



— Marca registrada — **FABRICANTES DE LOS ESMALTES Y CONOCIDAS PINTURAS PREPARADAS "LAGOLINE"** — Marca registrada —
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:

A LOS ASEGURADOS

FACILIDAD PARA CONTRATAR los negocios de seguro marítimo y de transporte en general, por importante que sea la cantidad de la operación.
SEGURIDAD Y RAPIDEZ en las liquidaciones de siniestros y averías.

A LOS SUSCRIPTORES

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

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

Todo SIN DESEMBOLO DE CAPITAL ALGUNO, y con el maximum de garantía, seguridad y permisión 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.
ONDE WIFREDO.....	de 5.000 id.
MARTIN SAENZ.....	de 5.500 id.
PIREIX.....	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, RUBATTINO E LLOYD ITALIANO)
"LA VELOCE"

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

IBARRA Y COMPAÑIA

SEVILLA

VAPORES DE LA COMPAÑIA

Cabo Roca, 1.582 toneladas; Cabo San Sebastián, 1.583; Cabo de la Nao, 1.558; Cabo Trujosa, 1.496; Cabo San Martín, 1.861; Cabo Espartei, 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 Ortega, 1.453; Cabo Creus, 1.421; Cabo Prior, 1.026; Cabo Silleiro, 1.026; Itálica, 1.070; La Cartuja, 808; Triana, 748; Vizcaya, 831; Ibaizabal, 742; Luchana, 395; Cabo Santa María, 156.

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

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

Azopardo & Cía
Compañía de Embarques
Aduanas y Fletamentos
Cádiz ESPAÑA

ZABALA Y ARANA

MALAGA

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

Dirección telegráfica: **ARABALA**

MANUFACTURA MECÁNICA EIBARRÉS

Escopetas finas de Caza y Tiro pichón

Victor Sarasqueta

EIBAR (GUIPÚZCOA)

PROVEEDOR DE LA REAL CASA
Premio de Honor en la Exposición de Buenos Aires

Ansaldo - San Giorgio

Sociedad anónima
CAPITAL: LIRAS 22.000.000

Domicilio social: TORINO, Via Cuneo, 20.-Astilleros en SPEZIA (Muggiano)
Talleres mecánicos y fundición: TORINO, Via Cuneo, 20

ESPECIALIDAD EN LA CONSTRUCCIÓN DE
Torpederos sumergibles y motores marinos de combustión como los que surte a las Armadas
BRASILEÑA, BRITÁNICA, DANESA, ESPAÑOLA, ITALIANA, NORTEAMERICANA, PORTUGUESA, RUSA Y SUECA

Construcción de Buques de Guerra y Mercantes
Alistamiento y reparación de Buques
Motores de combustión, tipo Marino, para Buques de Guerra y Mercantes

ASTILLEROS
Correspondencia: Spezia (Italia)
Telegramas: Austosca-Pertusola
Teléfono: 228-275-Spezia

TALLERES MECÁNICOS Y FUNDICIÓN:
Telegramas: Mecanurgos-Torino
Teléfono: 247 2498 6501-Torino

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

LA MEJOR MAQUINA PARA ESCRIBIR

Usad para escribir limpio la máquina

YOST

No tiene cinta

Comparad la escritura de la máquina

YOST

con todas las demás

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

Hijos de J. BARRERAS

INGENIEROS-VIGO

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

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

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

SE ENVIAN PRESUPUESTOS, PLANOS Y ESPECIFICACIONES AL SOLICITARLOS