

DIARIO DE LA MARINA

PERIÓDICO INDEPENDIENTE

AÑO LI

REDACCION Y ADMINISTRACION: PELIGROS, 3, ENTL. DCH.-TEL. 2.931

Madrid 30 de Agosto de 1919

DOS EDICIONES DIARIAS

Núm. 15.444

Notas marítimas

Los astilleros nacionales en Inglaterra.

Nos referimos a los de Chepstow y Beachley, creados por el Gobierno británico un año antes, próximamente, de acabada la guerra. Si aparte de toda consideración doctrinal se desearan ejemplos demostrativos de la incompetencia del Estado para el ejercicio de funciones y trabajos industriales a la manera de una industria cualquiera, ninguno tan elocuente como este de los llamados astilleros nacionales del Estado en Inglaterra. Se crearon en el Canal de Bristol, bajo la presión de las circunstancias de la guerra que oscurecían el porvenir de la flota británica por las inmensas pérdidas de toneladas provocadas por los ataques submarinos.

Se pretendía con ellos sumar los esfuerzos del Estado a los de la industria privada para intensificar la construcción de buques «standards». Se gastaron en el primer establecimiento, más de cuatro millones de libras esterlinas, y esta es la hora que, en Inglaterra, nación esencialmente industrial y marítima, dueña antes de la guerra, del mercado mundial de las construcciones, no ha sido posible, a pesar del cuantioso gasto mencionado, poner la quilla a un solo buque en los propios astilleros del Estado, creados con el fin exclusivo y específico de intensificar la producción en momentos de crisis angustiosa de tonelaje.

El problema de la nacionalización industrial está planteado, como nuestros lectores saben, en las minas de carbón. Por la Coal Commission han desfilado, para hacerse oír y manifestar su opinión, todos los intereses vitales del país, interesados en cuestión tan trascendental y hasta las eminencias intelectuales que consideran el problema objetiva y desinteresadamente en relación a las exigencias del país, a las reivindicaciones sociales y al porvenir de la industria británica. Imposible imaginar desconocimiento mayor de doctrinas contrapuestas ni resultado de apariencia más fatal para la supremacía inglesa que la que se desprende de la lectura de tantas informaciones. Son el tema constante de la Prensa técnica, cuyas columnas parecen secuestradas por aquél.

Luchan, como siempre, ideologías generosas y entusiastas que los dictámenes de la realidad, secos, duros y exactos que anuncian en su pesimismo la decadencia del organismo industrial de per-

sistir en llevar a la realidad la nacionalización de una industria, como la extractiva del carbón, que es pilar de la economía británica, considerada así en el consumo interno y manufacturas para el mismo, como en sus relaciones de tráfico exterior. Los hombres prudentes y experimentados señalan el peligro. Y, aparte de disertaciones teóricas, señalan algunos el ejemplo de los astilleros del Estado. Se crearon sin competencia, en época en que el control de aquél se extendía, sin contraste, a las principales ramas de la industria. El resultado ha sido el de una inmensa impotencia. Ni una sola quilla, a pesar del gasto incurrido y el tiempo que ha pasado. Lo curioso de esta cuestión, sin embargo, es la de haberse ofrecido a las «Trades Unions» la gestión y explotación de los astilleros. Se ofrecía con ello al obrerismo una excelente ocasión de producir por su cuenta y responsabilidad. Han rechazado a cierta, presumiendo, probable, que al fin se deshaga el Estado de estas factorías, cediéndolas a Empresas particulares.

Las olas del Océano.

La última investigación sobre el tamaño de las olas se debe al arquitecto naval Mr. Bertin, quien, a pesar de reconocer lo difícil del método para llegar al resultado del problema, ha creído dar la verdadera solución deduciendo la de la constante relación existente entre la longitud de la onda y el tiempo que tarda en completarse la oscilación.

La más grande que ha conocido dicho arquitecto media 790 metros y su período fue de veintitrés segundos. Las olas llamadas grandes no lo son, sin embargo, tanto como ésta; lo cual, unido a que en alta mar la longitud de una onda queda reducida a 1,50, ofrece un resultado de 15 metros para las mayores que se observan en el Océano.

En cuanto a las ondas que entran en un bajío, decrece su período, alcanzando, en cambio, mayor longitud; y si encuentran un obstáculo que las promueva hacia la vertical, no será difícil que lleguen a 30 metros, como ha sucedido a veces en el faro de Plymouth.

La longitud común de las grandes olas es de 150 metros, y su período de diez segundos. Por término medio, las olas miden una longitud de 50 a 100 metros, con un período de seis a ocho segundos.

en la línea Amiens-Boulogne-Calais 1.271 toneladas de tropas combatientes.

Esta Compañía por sí sola ha transportado durante la guerra más de sesenta millones de hombres. Cada ofensiva necesitaba esfuerzos nuevos.

La ofensiva del Somme en 1916 necesitó emplear 6.768 trenes con tropas. Durante la defensa de Verdun, 3.592 trenes transportaron más de 1.500.000 hombres de tropas.

En octubre de 1917, cuando los ejércitos austríacos derribaron el frente italiano, la Compañía París-Lyon-Mediterráneo puso en marcha hacia Italia 1.194 trenes de tropas francesas y británicas.

Veraneo regio

EN BILBAO

El Rey, satisfecho.—Se reproduce la galerna.—Comida a Su Majestad.

El gobernador manifestó hoy a los periodistas que el Rey y había quedado altamente satisfecho del festival celebrado anoche en el teatro Arriaga, particularmente de los sentimientos patrióticos exteriorizados, ya que le importan más los vivos dados a España que los que se dieron al Soberano.

El presidente de la Diputación ha dicho que en el acto de la inauguración de la Exposición de pinturas no habrá discursos; terminada la vista, se ofrecerá al Rey un «lunch».

El secretario general del Congreso de Ciencias ha visitado al gobernador civil para ultimar ciertos detalles relacionados con el hospedaje de los congresistas extranjeros.

Esta tarde se reprodujo la galerna con mayor violencia que ayer; por el peligro que ofrecía el mar, hubo necesidad de suspender las regatas anunciadas para esta tarde.

Más tarde, el Rey desembarcó en Las Arenas, dando un paseo en automóvil hasta el pueblo de Plencia, donde visitó el castillo de Butron, propiedad del marqués de la Torreclija. Regresó a las siete de la tarde, tomando el té en el Sporting Club.

En la comida celebrada en el palacio de D. Víctor Chavari, S. M. el Rey sentó a su derecha a la señora de Chavari, y a su izquierda al conde de Zúñiga; asistieron, además, la señora de Careaga, señorita de Poveda y marquesa de Arriñe de Ibarra; infante Don Fernando, general La Barrera, duque de Miranda, marqués de Arriñe de Ibarra y los señores Goyoaga y Aznar.

EN SAN SEBASTIAN

La Reina y sus augustos hijos.

El príncipe y los infantes pasaron atardeciendo por los alrededores de la ciudad.

La Reina, después del té, y acompañada del infante D. Fernando y la duquesa de San Carlos, marquesa de Motzuma, condesa de Fontanar, general Huerta, conde de Grove y ayudante Caro, acudió al teatro Victoria Eugenia, donde se efectuaba la función a beneficio del Sindicato obrero femenino.

Compra de «stocks» americanos en Francia

Por 400 millones de dólares.

Le Matin dice lo siguiente: «La compra de los «stocks» americanos es un excelente negocio. La operación es buena desde el punto de vista financiero, pues el Gobierno compra esos «stock» a los precios más ventajosos posibles. Bajo el aspecto económico, esta compra inspira gran confianza. La evaluación de los «stocks» americanos se eleva a 400 millones de dólares. Esta cantidad será pagada en obligaciones de la República francesa, y a partir del 10 de agosto de 1919 su interés será de 5 por 100. Esas obligaciones son amortizables en diez años después de la emisión y reembolsables en moneda de oro o en francos de la República francesa, a elección.»

«La emisión se verificará en los noventa días a partir del 1.º de agosto de 1919. La entrega deberá concluir en los treinta días después del 1.º de agosto. Podemos afirmar ya que está casi terminada.»

«Este convenio ha sido afirmado por Mr. Parker, presidente del Servicio de la liquidación de los «stock» en los Estados Unidos, y por M. Morel, subsecretario de Estado de Hacienda.»

«En estas condiciones, el mercado francés se va a encontrar de una sola vez ampliamente abastecido. ¿Dará ello origen a una disminución apreciable del coste de la vida? Es poco probable; pero—y esto es muy importante—no faltarán ni subsistencias ni material.»

«Por millones de kilos vamos a encontrar nos abastecidos en conservas, legumbres y frutas. Abundan los dulces, el café y el tabaco. En cuanto a la carne frigorificada, nada

más que en la región parisiense y más a encontrar a nuestra disposición de 400 a 500.000 toneladas. Tenemos también importantes cantidades de panes tomados a los alemanes y 500 toneladas de papel. En cuanto al material de automóviles, barracas, herramientas, rieles, vagones, locomotoras e instrumentos de cirugía, en gran número. Al trabajo, pues. Francia puede vivir.»

Documento importante

El distinguido ex capitán de la Marina mercante D. Sebastián Trigo nos da cuenta de un suceso que puede, si resulta confirmado en todas sus partes, dar amplia base para la investigación y la controversia a los hombres de ciencia.

Hice pocos días, nos dice el Sr. Trigo, murió en Lugo el abogado y concejal del Ayuntamiento D. Antonio Cera y Sabater. El finado, dejó un sobre cerrado en poder de su amigo D. Juan R. Somoza y, éste al ocurrir el óbito, lo entregó al obispo de la diócesis a quien iba dirigido.

El prelado halló en el pliego una magnífica carta geográfica del siglo XV, fechada el año de 1462, treinta años, por consiguiente, del descubrimiento «oficial» de América, en la cual aparece la ruta de una navegación hecha por personaje desconocido, desde la costa de Portevendra, con rumbo Oeste, hacia un punto que en el dibujo, aunque tosco, muy claro, parece corresponder próximamente a la bahía de Santa Rosa, en el Brasil, y sobre la línea ecuatorial.

La carta, perfectamente conservada, es, por lo tanto, de una importancia científica e histórica incalculable, y ha sido entregada al sabio franciscano P. Ildefonso Fernández Viveiro, antiguo marino, que es un eminente cosmógrafo y hombre de pasmosa erudición, para que estudie el documento e informe sobre él.

LA REPATRIACION DE PRISIONEROS

Comunicación de París: El Consejo Supremo publica el proyecto de declaración relativa a los prisioneros de guerra.

Dice así:

«Para disminuir tan rápidamente como sea posible los sufrimientos causados por la guerra, los aliados y asociados han decidido adelantar la fecha fijada para la ratificación del Tratado alemán concerniente a la repatriación de los prisioneros alemanes. Las operaciones de repatriación empezarán inmediatamente, bajo la dirección y minij de la Comisión interaliada, a la cual se unirá un representante alemán desde que entre en vigor el Tratado. Las naciones aliadas y asociadas desean hacer saber que esta política de benevolencia, de la que los soldados alemanes sacarán tan grandes ventajas, dependerá del cumplimiento por parte del Gobierno y del pueblo alemán de todas las obligaciones que les incumben.»

El coronel Jouvin Alphan representará a Francia en la Comisión interaliada para la repatriación de prisioneros de guerra.

Dinamita en un túnel

Heridos y síncope.

Dicen de Amiria que al salir el tren correo del túnel de Lamarule, próximo a la estación de Huelcal Overa, sintióse una formidable explosión que hizo se rompieran todos los cristales de los coches y sembró entre los viajeros el mayor pánico.

El convoy se detuvo inmediatamente y la pareja de escolta detuvo a dos obreros que intentaban huir intencionadamente en el túnel.

Fueron conducidos al cuartelillo, donde dijeron llamarse Francisco Sánchez y Francisco Barrón, naturales de Viator, y declararon que se dirigían a una mina del término de Benahadux y para acortar camino decidieron atravesar el túnel. A poco de entrar en él observaron que en dirección contraria avanzaba el tren, y al salir precipitadamente del túnel dejaron caer un paquete que contenía dos kilos y medio de dinamita en 24 cartuchos.

Los detenidos quedaron a disposición del juzgado. Se cree que efectivamente es cierto lo que han declarado.

A consecuencia de la explosión sufrieron heridas leves el ambulante de Correos don José Rodríguez y el fogonero Luis Sánchez y síncope algunas viageras.

Los Estados Unidos y Méjico

Comunicación de Méjico que el Gobierno del general Carranza ha acordado enviar inmediatamente a Europa una Misión, compuesta de ilustres diplomáticos, portadora de un documento explicativo del conflicto yanquimejicano.

Telegramas de la costa

Llegada de «Infanta Isabel».—Homenaje a un poeta.

LA CORUÑA, 30.—Procedente de Barcelona llegó el «Infanta Isabel», que tomará aquí 1.200 pasajeros para Cuba.

Celebróse una velada teatral en homenaje al poeta Pondal. Se estrenó con éxito una comedia de Lugreís Freira, y Rey Soto leyó unas cuartillas en honor del poeta.

Los productos de la velada se destinarán a los gastos del monumento que se trata de erigir a la memoria del glorioso poeta gallego.

Mñana llegará el doctor Rodríguez Carracido, que presidirá la sesión de clausura del Congreso de estudios gallegos.

El puerto de las Palmas.—Comunicaciones deficientes.

LAS PALMAS, 30.—Habiendo partido Francia el antiguo vapor alemán «Irina Woermann», que le va a bordo al cónsul general de Francia en Canarias, y su familia.

También ha zarpado el vapor «Ingo», último buque alemán de los que estuvieron internados en Canarias. Marcha a Huelva a cargar mineral.

Lleva también a la Comisión francesa que vino a hacerse cargo de los buques alemanes y austríacos.

Para el monumento a León y Castillo, se ha suscrito por 25.000 pesetas el Ayuntamiento de Las Palmas.

Se siguen promoviendo en esta isla huelgas parciales.

Ruidos los comerciantes de Las Palmas, acordaron protestar ante el Gobierno por tener a Canarias casi aislada, pues se recibía la correspondencia de la Península sólo cada tres semanas, lo que irroga grandes perjuicios. En cambio, del extranjero se reciben varios correos cada semana.

También han pedido al Gobierno que se repare el cable viejo de Canarias, que une Cádiz a las Palmas, y el nuevo de Cádiz a Tenerife, y que se aumente el personal de Correos de las Palmas, pues se da el caso de que paquetes postales quedan más de ocho días sin despacharse por insuficiencia de personal.

Caso de no ser atendido, el comercio amenaza con darse de baja en la contribución.

Regatas de balandros.

BILBAO, 29.—Con la misma muchedumbre y animación que ayer, se han verificado las regatas correspondientes al segundo día, siendo el resultado el siguiente:

Clase de diez metros; distancia, ocho millas.—1, «Sogalinda», del conde de Zúñiga. Clase de ocho metros; ocho millas.—«Alta», de D. Juan Gandarias.

Tercera regata, copa de S. M. el Rey, clase de siete metros, de construcción nacional distancia, ocho millas.—Segunda prueba: «Al viento y en popa».

1, «Giralda V», de S. M. el Rey, patronado por su propietario, acompañado de la señorita Heredia Spizols.

Clase de seis metros; ocho millas.—«Gerónimo», de D. José Luis Bayo.

Salvamento de un velero.

CASTELLON, 30.—Después de grandes esfuerzos, se ha podido poner a flote el casco del gran velero «Escalante», construido por los astilleros de El Grao para la Compañía Transmediterránea.

ACONTECIMIENTO CIENTIFICO

El Congreso de las Ciencias en Bilbao

La Junta directiva de la Asociación para el Progreso de las Ciencias, ha publicado un folleto que contiene el Reglamento del Congreso de Bilbao y la enumeración de los trabajos que hay anunciados en cada una de las Secciones en que aquél estará dividido.

El número de comunicaciones anunciadas es muy considerable, distinguiéndose sobre las demás la Sección de Medicina, en la que pasarán de ciento los trabajos que se presenten. En el folleto que se acaba de publicar no han podido incluirse algunas notas y conferencias que se leerán en dicha Sección por haberse recibido cuando estaba ya impreso.

La Sección de Ciencias matemáticas, que en los anteriores Congresos de la Asociación ofrecía un escaso interés, lo revestirá relativamente grande en el de Bilbao.

Concurrirán a ella los profesores que trabajan en el Seminario matemático español, bajo la dirección de D. Julio Rey Pastor, y varios ingenieros y catedráticos, entre los que figuran los señores González Quijano, Ocampo (D. Sixto), Carrasco y García de Galdeano. Ya hemos dicho que en esta Sección dará una conferencia el rector de la Universidad de Oporto.

LOS BUQUES DE LA ARMADA

Lugar donde se encuentran en el día de hoy.

«España», en Bilbao.
«Alfonso XIII», en El Ferrol.
«Jaime I», en El Ferrol.
«Pelayo», en Vigo.
«Carlos V», en Vigo.
«Princesa Asturias», en Barcelona.
«Cataluña», en Tángor.
«Reina Regente», en la Carraca.
«Bustamante», en Bilbao.
«Villamil», en El Ferrol.
«Cadarsos», en Valencia.
«Almirante Lobo», en Bilbao.
«Río de la Plata», en El Ferrol.
«Extremadura», en San Sebastián.
«Audaz», en Cádiz.
«Osado», en El Ferrol.
«Terror», en Villagarzía.
«Proserpina», en Bilbao.
«Infanta Isabel», las Palmas.
«Recalde», en Ceuta.
«Laya», en Tenerife.
«Bonifaz», en Ceuta.
«Lauria», en Melilla.
«Don Alvaro de Bazán», en Barcelona.

«Doña María de Molina», en Málaga.
«Marqués de la Victoria», en El Ferrol.
«Marqués de Molins», en la Carraca.
«Hernán Cortés», en la mar.
«Vasco Núñez de Balboa», en Huelva.
«Delfín», en la Carraca.
«Dorado», en El Ferrol.
«Gaviotas», en Avilés.
«Perla», en Tuy.
«Cartagenera», en Melilla.
«Mac Mahón», en Fuenterrabía.
«Giralda», en El Ferrol.
«Urania», en El Ferrol.
«Nautilus», en El Ferrol.

Submarinos: «Peral», en San Sebastián.
«A-1», en San Sebastián.
«A-2», en San Sebastián.
«A-3», en San Sebastián.
Torpederos: núm. 1, en Barcelona.
Núm. 2, en Avilés.
Núm. 3, en El Ferrol.

Núm. 4, en Cartagena.
Núm. 5, en Cartagena.
Núm. 6, en la Carraca.
Núm. 7, en El Ferrol.
Núm. 8, en Santander.
Núm. 9, en El Ferrol.
Núm. 10, en El Ferrol.
Núm. 11, en la Carraca.
Núm. 12, en El Ferrol.
Núm. 13, en Cartagena.
Núm. 14, en Cartagena.
Núm. 15, en Cádiz.
Núm. 16, en Cartagena.
Núm. 17, en Cartagena.
Núm. 18, en Cartagena.
Núm. 44, en El Ferrol.
Núm. 45, en la Carraca.

PERIODO DE TRANSICION

Los transportes en Francia

El periódico de París Excelsior anuncia que la dirección militar de los transportes desaparecerá el 15 de septiembre próximo, y que actualmente se estudia la constitución de un nuevo organismo que le sustituya.

Dice también que los trenes de los soldados con permiso serán suprimidos a partir del 6 de septiembre, y que las Compañías ferroviarias se dedicarán por completo a las necesidades normales de tiempo de paz.

Después añade: «Desde 1914, la red ferroviaria francesa comprendió 401.736 kilómetros, 14.047 locomotoras y 373.000 vagones.»

Con esos recursos, la Dirección de los caminos de hierro tuvo que asegurar sucesivamente el transporte de las tropas de cobertura, la movilización, los traslados incansables de las unidades, el abastecimiento de los ejércitos y la vida económica del país.

A partir del 5 de agosto, durante la concentración, se pusieron en marcha 3.000 trenes, con 147.000 vagones; 345 de estos trenes estaban dedicados especialmente a las tropas británicas.

Durante la batalla del Iser, en doce días, la Compañía del Norte hizo circular únicamente

GRAVE CONFLICTO

HUELGA DE MARINOS MERCANTES

Siguen desembarcando las tripulaciones.—El embarco del personal indocumentado.—La intervención del Gobierno.

BARCELONA, 30.—Se han recibido telegramas de Bilbao, Cádiz, Vigo y Gijón anunciando que los vapores «Cirilo Amorós», «Carbón» y «Antonia Pola» han desembarcado ya las tripulaciones y éstas se dirigen a Barcelona.

Los presidentes de las Sociedades de capitanes y pilotos han celebrado otra entrevista con el comandante de Marina. De lo tratado en ella se guarda gran reserva.

Según han asegurado, se ha discutido en ella el embarco del personal indocumentado.

Parece que el comandante de Marina se halla decidido a no dejar salir barco alguno que no sea con el personal debido.

Siguen las protestas contra la nota oficiosa de los navieros, publicada por varios periódicos. Los oficiales de cubierta y máquinas del vapor «Jaime I» han presentado su dimisión al capitán del barco, habiendo quedado éste detenido.

Los presidentes de las Asociaciones de marineros han celebrado una larga conferencia con el Sr. Roselló, delegado del ministro de Abastecimientos, comunicándole la detención del correo «Jaime I» y anunciándole que se procederá del mismo modo con los demás correos; siempre que los navieros coaccionen al personal que desembarque.

Se da como seguro que el Gobierno ha dispuesto que marineros y navieros celebren en la próxima semana una reunión, a la que asistirán los miembros de las Juntas de Reformas Sociales.

Salida de barcos.—Una pita de despedida.

BARCELONA, 30.—Ayer fueron despachados cinco vapores, pertenecientes a diversas Compañías navieras del Mediterráneo, de los cuales salieron el «Jaime I» para Valencia, y el «Vicente La Rúa» para Alicante, ambos de la Compañía Transmediterránea, y el «Manuela Pita», de la Casa Fábregas.

Los huelguistas despidieron con una pita desde el muelle a las tripulaciones de estos buques.

Para Oriente ha salido hoy de este puerto el vapor «Trinidad» con tripulación esquiro.

Esta noche salió el correo de Mallorca con personal esquiro.

Llevaba como capitán al Sr. Estadell y como piloto al general Eulate, inspector general de la Transmediterránea.

Se reúnen los navieros y los marineros.

BARCELONA, 29.—Ayer tarde visitaron al gobernador interino los navieros, recabando de aquella autoridad la intervención eficaz de las autoridades para solucionar el conflicto planteado.

Los marineros han celebrado esta noche una reunión, en la cual se dio cuenta de la conducta seguida por los navieros.

Se tomaron los siguientes acuerdos:

Autorizar el viaje de un solo correo entre Cádiz y Larache, de otro entre Algeciras y Ceuta y otro de Málaga a Melilla (el «Sister»).

Autorizar la salida del vapor «Vearle», cuyos armadores han aceptado íntegramente las bases propuestas por el personal.

La huelga en diversos puertos del litoral.

VIGO, 29.—El vapor «Marqués del Turia», perteneciente a la Compañía Transmediterránea, ha suspendido su salida para Amberes por haberse unido al paro el personal de su tripulación.

MÁLAGA, 30.—Zarpó el vapor «Sister», llevando a Melilla exclusivamente la carga y el pasaje oficial.

La tripulación del vapor «Tambre», que debía zarpar, ha secundado la huelga.

GIJÓN, 30.—Sumidos a las órdenes recibidas, los marineros desembarcados se fueron a sus hogares.

En el correo marcharon 14 a Barcelona y cuatro a Alicante.

Fueron despedidos por el personal subalterno, que decidió no salir con nueva oficialidad. Los oficiales de cubierta y máquinas del vapor «Serrano» pidieron relevo a los armadores, y de embarcar por solidaridad con sus compañeros.

MÁLAGA, 30.—Las tripulaciones de los vapores «Ausias March» y «Andalucía», pertenecientes a la Transmediterránea, y que debieron zarpar hoy, han reanudado la huelga.

Actualmente hay en este puerto ocho vapores amarrados a consecuencia de la huelga de marineros mercantes.

NOTAS AMERICANAS

De la Argentina

He aquí, de Buenos Aires, varias noticias interesantes, sobre todo, desde el simpático punto de vista de la aproximación y confraternidad hispanoamericanas.

Una importante Empresa española acaba de elevar una exposición al Gobierno solicitando se le conceda la explotación de una estación radiotelegráfica y radiotelefónica que comunicará entre las costas de la Argentina y España, manteniéndose constante la comunicación con todos los vapores que se encuentran en la travesía. A este fin, y teniendo ya la promesa del Gobierno de que la concesión será un hecho muy en breve, se está constituyendo un Sindicato de capitulistas hispano-argentinos, entre los cuales figura en primer término el Banco Español del Río de la Plata.

Dada la extraordinaria trascendencia del proyecto en cuestión, la Prensa toda se ocupa de él concediéndole la natural importancia y abogando por su rápida realización.

Con este motivo, entre los elementos españoles reina gran entusiasmo, teniendo en cuenta que el magno proyecto significa la aproximación material de los dos países hispanoargentinos, aparte de otra serie de importantes consideraciones.

Con motivo de un desagradable incidente ocurrido en la Cámara, el presidente del Centro Gallego dirigió una comunicación al presidente del Congreso, manifestándole su satisfacción y la de sus compatriotas por las robles declaraciones del diputado socialista Dickmann hechas públicamente como desagravio a España.

Varios elementos destacados de la colectividad Institución Cultural Hispanoargentina han obsérvido con un banquete al catedrático español D. Augusto Pi y Suñer.

Asistieron las autoridades universitarias y hubo brindis patrióticos.

Anteriormente, el embajador de España había presentado dicho catedrático al presidente de la R. pública, Sr. Lligoyen, comiéndose con este motivo frases de consideración y afecto para los dos países.

¡Esos automóviles!

Dos vuelcos.—Un muerto y cuatro heridos.

Dicen de Prímplona que a las cinco de la madrugada se dirigían de San Sebastián a Madrid tres «chauffeurs» de oficio, con el conocido guitarrista madrileño Ruiz Molino.

En los límites de Guirúzcoa y Navarra, siete kilómetros antes de llegar a Alsua, y en una curva muy pronunciada de la carretera, volcó el automóvil, dando la vuelta completa, lateralmente, y quedando apoyado contra un árbol.

El guitarrista quedó muerto a consecuencia del golpe recibido y uno de los «chauffeurs» resultó herido.

El auto, que tiene ligeras averías, es el número 2.627, de la matrícula de Madrid, y pertenece a D. Darío López Gutiérrez.

En Sevilla, en la carretera que conduce al pueblo de Casariche, volcó el automóvil propiedad de D. Antonio Casado, que ocupaba dicho señor con su amigo D. José del Moral.

Ambos, con el conductor, Felipe Grado, quedaron debajo del coche. Los tres resultaron con heridas de importancia.

Curados de primera intención en el pueblo, fueron trasladados a la capital. El auto quedó destrozado.

DE PORTUGAL

Una estafa.—El servicio telegráfico entre Portugal y España.

Dicen de Lisboa que ha sido detenido el corredor de Bolsa Pedro Rodríguez Cohen, por haber cobrado indebidamente las siguientes sumas: 185.000 pesetas de los banqueros Henriques Totta, 25.000 de los banqueros Borges Irmao, 330.000 del London River Plate Bank y 150.000 de dos importantes casas de comercio.

El detenido confesó que todas estas cantidades las había perdido en diversas casas de juego de Lisboa y de Mont' Esteril.

La prensa lisboense se ocupa constantemente del difícilísimo servicio telegráfico entre Portugal y España. Manifesta que se recibe el servicio por correo y con retrasos de seis a once días. Los periódicos llaman la atención de los Gobiernos de los dos países para que se ponga fin a semejante anomalía.

Sofía Casanova

Una conferencia interesante

En el teatro Tamberlik de Vigo, organizada por la Sociedad La Oliva, ha dado una conferencia la ilustre escritora S. Sofia Casanova.

El teatro estaba lleno. Acompañaban a la conferenciante todas las autoridades locales. Hizo la presentación el presidente de La Oliva. Sofia Casanova comenzó diciendo que la

se salvaron de los horrores de la guerra los pensamientos y las oraciones de las mujeres españolas.

Se congratuló de que las madres y las esposas españolas no hayan tenido que sufrir las amarguras de la guerra.

Luego describió con horripilantes detalles la batalla de los lagos masurianos, donde 150.000 combatientes cayeron enterrados en el fango.

Ninguna batalla ha sido tan horrorosa como aquella.

Seguidamente refirió el éxodo del pueblo polaco, que abandonó sus hogares delante de las bayonetas de los alemanes, dejando el camino sembrado de cadáveres.

Hizo el relato de los martirios sufridos por los prisioneros en Siberia, con detalles escarmentados.

Dijo que el bolchevismo era una de las más graves consecuencias de la guerra.

Fugó ovacionadísima al terminar.

HUELGA Y «LOCK-OUT»

Conflictos sociales

EN MADRID

Los panaderos.—Un manifiesto.

Las Sociedades de obreros panaderos y confiteros han dirigido al vecindario madrileño un extenso manifiesto, en el cual propugnan por el mantenimiento en toda su integridad del decreto de 3 de abril último, sustituyendo por el nuevo horario de día la antigua jornada nocturna.

Citan en apoyo de su aspiración las legislaciones de la mayor parte de los países de Europa y explican la actitud de los patronos como una maniobra contra la jornada diurna en los siguientes términos:

«Apretado de que la nueva forma de trabajo había hecho disminuir en una gran cantidad el pen de Viena, el día 21 llevaron a efecto el despido de unos 70 compañeros, fustigando descaradamente al contrato de trabajo que tienen firmado.

El día 22 unos cuantos compañeros hacen causa común con los despedidos y el 23 los patronos, fustigando a la ley de Huelgas, lanzaron todo el personal a la calle, con el propósito de llevarnos a una huelga general, de la cual quieren sacar partido para la mala causa que defienden.

De momento pudo conjurarse el conflicto, pero sigue en pie de nuevo la amenaza del «lock-out», en cuyo caso la huelga general del oficio es inminente para defender nuestras organizaciones y nuestras mejoras.

Esta actitud de la clase patronal no tiene otro fundamento que el de que no quieren hacer las reformas necesarias y convenientes al interés público, en la industria.

Y termina el manifiesto con estos párrafos: «Nuestra actitud será consecuencia de la de los patronos. Nada pedimos. Nada queremos. Que se cumpla la ley y es nuestro deseo. Y nada más.

Si la amenaza patronal llega a ser una realidad, nosotros responderemos como corresponde a hombres conscientes del cumplimiento de sus deberes y del ejercicio de sus derechos de ciudadanía. La responsabilidad de cuanto ocurra será de la clase patronal y de las autoridades, si no saben evitar que el conflicto se produzca.»

También en otras provincias se han suscitado análogos conflictos en este ramo de la panadería, principalmente en Santander, Zaragoza, Oviedo, Alicante y Murcia.

En Barcelona ha quedado resuelta, según noticias de última hora, en las que se dice que, reunido en junta general el Centro gremial de panaderos de San Honorato, acordaron firmar hoy las bases convenidas entre patronos y obreros, con la condición de elevar el trabajo a las dos de la madrugada, atendiendo a las quejas formuladas por el público.

EN BARCELONA

Buenas impresiones.

El «lock-out» del ramo de construcción sigue extendiéndose.

No obstante, las impresiones son optimistas, pues a última hora parece que las divisiones entre los patronos se van acentuando.

Se cree que el conflicto quedará resuelto dentro de breves días.

H y huelgas forzadamente 120 obreros más.

EN ZARAGOZA

Temores de que se extienda el paro.

El gobernador civil ha sido recibido separadamente con patronos, obreros y arquitectos a fin de orientarse antes de realizarse nuevas gestiones en pro de la solución del conflicto.

La estrecha unión que mantienen los patronos hace sospechar que la semana próxima se extienda el paro a otros gremios, o, por lo menos, a todo el ramo de construcción.

Informes oficiales.

Est. madrugada, el ministro de la Gobernación manifestó a los periodistas que, según el último telegrama oficial de Barcelona, el número de obreros parados ayer ascendía a unos 11.000.

De varios gobernadores de provincias teníamos noticias de que se iban resolviendo las huelgas penitentes. Y después añadió el Sr. Burgos que se habían dado especiales instruccio-

ciones a los gobernadores a fin de que realicen una labor de aproximación entre patronos y obreros, que en muchos casos ha sido ya realizada con fortuna.

En Valencia se está verificando normalmente los trabajos de la recolección arrocerá, habiéndose disipado los temores de que ocurriese algo anormal.

—Por cierto—decía el Sr. Burgos—que la cosecha de arroz ha superado a los cálculos más optimistas, en términos que no sólo se podrá asegurar el consumo nacional, sino autorizar la exportación de dicho cereal.

Con ocasión de la vendimia, en la provincia de Tarragona, a causa de la aglomeración de gentes, se habían anunciado algunas alteraciones de orden público que no han llegado a tener efectividad.

MOVIMIENTO EN LOS PUERTOS

Entrada y salida de barcos EN EL DIA DE HOY

Cádiz.

Entrada: «El Oise», de Gibraltar; vapor brasileño «Competira», de Savona; vapor «España» núm. 4, de Málaga; «Buenos Aires», de Barcelona; «Valencia», de Málaga; vapor «Cabo Toriñana», de Málaga; velero portugués «Celeste» núm. 3, de Oshé.

Salida: «Anita», a Sevilla; «Mari Ana», a Barbate; velero sueco «M-teora», para Ulsaberg; pailebote inglés «Lilite Stephens», a Terranova.

Cartagena

Entrada: vapor inglés «Sea Serpent», procedente de Fiume, en lastre; velero «San Antonio», de Tariff; con salazón; «San Juan», de Mazarrón, con mineral.

Salida: vapor inglés «Cervantes», a Málaga, con carga general; veleros «San Juan», a Mazarrón, con carbón; «San Antonio» y «Joven María», para Santa Pola, con artes de pesca.

Gijón

Entrada: «Jwellanos», en lastre, de Bilbao; «Elvira», con madera «Foch» y «Concha», de Burdeos; «Bizi-Gurl», de Bilbao; veleros «Luz» y «Juan Antonio», «Cosme», «San Juan Bautista», con madera.

Salida: «Elvirita», «Hermana», «María Pili», todos a San Sebastián; «Nona», a Bilbao; «Danicito», a La Coruña; «Manuel», a Bilbao, todos con carbón; «Atar Galico», a Corcubio; «Leandro», a Camariñas, los dos en lastre; «Cabo Pilo», en lastre, para Avilés.

Huelva

Entrada: de Aborg, el vapor noruego «Nord», y el inglés «Barón Renfrew», de Lisboa, con carga general.

Alicante

Entrada: «Vicente La Rúa», de Almería con carga general; veleros «J y n Teres», de Cartagena, en lastre; «San Rafael», de Málaga; «Manu-Is», de Melilla; «Bati», de Rota.

Salida: «Vicente La Rúa», para Almería, con carga general.

Valencia

Entrada: «Rey Jaime II», de Palma; «Jorge Juan», de Barcelona; remolcador francés «Usile», de Orán, en lastre; velero «Lerbet», de Gibraltar.

Salida: «Andracamendi», a Hampton, en lastre; «Tigera», para Alicante; «Titón», a Barcelona; velero «Pequeña Matilde», a Portvendres.

Santander

Entrada: «Cabo Peña», con carga general, de Bilbao; «Gravina», con carbón, de Gijón; «Cabo Santa Pola», con carga general, de Barcelona.

Salida: «Luis Pidal», con mineral, a Amberes; «Donnay», en lastre, para Riquejada; «Cabo Santa Pola», con carga general, para Bilbao; «Frakul», con carga general, para Bilbao; «Banchory», con carga general, para Glasgow.

COMPANIA TRASATLANTICA

El vapor «REINA VICTORIA EUGENIA»

de esta Compañía, saldrá, salvo contingencias, el día 1.º del próximo mes de septiembre de Barcelona, de Málaga el 2 y de Cádiz el 4, para Canarias, Montevideo y Buenos Aires, en expedición ordinaria.

El vapor «LEGAZPI»

de esta Compañía, realizará una expedición comercial a Nueva York, admitiendo pasaje y carga, y saliendo, salvo contingencias, de Barcelona el día 3 de Septiembre próximo, de Valencia el 3, de Málaga el 5 y de Cádiz el 7, directo para Nueva York.

El vapor «ALFONSO XII»

de esta Compañía, saldrá, salvo contingencias, de Bilbao el día 14 del próximo mes de septiembre, el 16 de Santander, el 17 de Gijón, el 18 de La Coruña y el 19 de Vigo, en expedición extraordinaria para La Habana y Nueva York, admitiendo pasaje y carga.

MARRUECOS

Noticias oficiales.

En los días 23 y 24 del corriente fué bombardeado el Fuerte de Ab Yedda por el aparato F. n.º 50, cayendo una bomba sobre el propio edificio del Fuerte y varias en el campamento enemigo inmediato a él, resultando, según confidencias, ocho muertos, cuatro heridos y dos caballos muertos.

Otro bombardeo efectuado el mismo día 24 por el aparato W. n.º 1, produjo la muerte a 18 indios de un fuerte grupo que se hallaba reunido en un poblado enemigo.

DE POLITICA

Declaraciones del conde de Bugñal

No se ocupa de la concentración de los conservadores.

Ayer llegó a Vitoria, invitado por el señor Dato, el ministro de Hacienda señor conde de Bugñal, a quien el corresponsal de La Jornada interrogó acerca de la asendereada cuestión de la unión de los conservadores.

El ministro contestó, textualmente:

«Nada más lejos de la verdad: atentamente invitado por Dato hace días, y cumpliendo el ofrecimiento que le hice en Madrid de que nuestras familias almorzarían juntas, vine a cumplir mi palabra.

Mi estancia en Cestona ha sido más de trabajo que de sosiego, pues me entregué por completo a la confección de los presupuestos; para esta labor vine acompañado de un taquígrafo mecanógrafo, y así voy esbozando el nuevo presupuesto y acoplándolo en él todos los Ministerios, para poder presentarlo luego al examen y consideración de mis compañeros.

Comprenderá, pues, que tengo pocas horas para poder dedicárselas a mi papel de banista, ya que esta labor, bastante árdua, absorbe por completo los días de mi estancia en el balneario.

A demás recibo mucha correspondencia, que también me roba el descanso que buscabamos en este retiro guipuzcoano.

Respecto a política, nada puedo decir, ni quiero ni debo decir, porque callando mi jefe no debo hablar yo.»

Terminó su conversación diciendo que estaba muy complacido por el estado de salud en que ha encontrado al señor Dato, el cual está verdaderamente desconocido, como hace mucho tiempo no le había visto.

LA BOLSA

VALORES PUBLICOS

Día 28 Día 29

4 por 100 perpetuo interior.

Serie F de 50.000 ptas. nominales. 77 50 00 00

E de 25.000. 77 50 77 50

D de 12.500. 77 75 78 00

C de 5.000. 78 25 78 50

B de 2.500. 78 25 78 50

A de 1.000. 78 25 78 50

G y H de 100 y 200. 78 25 78 25

En diferentes series. 00 00 00 00

Fin corriente. 00 00 77 15

Fin próximo. 00 00 77 60

4 por 100 exterior (estampillado)

Serie F de 24.000 ptas. nominales. 88 70 00 00

E de 12.000. 88 70 88 70

D de 6.000. 88 70 88 70

C de 4.000. 88 70 88 75

B de 2.000. 88 70 88 75

A de 1.000. 88 70 88 75

G y H de 100 y 200. 00 00 91 75

En diferentes series. 00 00 00 00

4 por 100 amortizable.

Serie E de 25.000 ptas. nominales. 00 00 00 00

D de 12.500. 00 00 91 50

C de 5.000. 00 00 00 00

B de 2.500. 00 00 00 00

A de 500. 91 50 91 51

En diferentes series. 00 00 00 00

5 por 100 amortizable.

Serie F de 50.000 ptas. nominales. 97 00 97 25

E de 25.000. 97 00 97 00

D de 12.500. 97 00 97 50

C de 5.000. 97 00 97 50

B de 2.500. 97 00 97 50

A de 500. 97 00 97 50

En diferentes series. 00 00 00 00

5 por 100 amortizable (emisión de 1917).

Serie F de 50.000 ptas. nominales. 00 00 00 00

E de 25.000. 00 00 00 00

D de 12.500. 97 00 97 10

C de 5.000. 97 00 97 00

B de 2.500. 97 00 97 13

A de 500. 97 00 97 13

Obligaciones del Tesoro

at 475

Serie A. 00 00 00 00

B. 00 00 01 00

Ayuntamiento de Madrid

Resultas. 00 00 76 00

Obligaciones de 1868. 00 00 00 00

Expropiación interior 5 por 100. 00 00 00 00

Edufias de Ensanche. 00 00 00 00

Ciudad Madrid 1908. 00 00 00 00

Vmpósito de 1914. 00 00 00 00

Bancos y Sociedades.

Cédulas hipotecarias al 5 por 100. 000 00 109 50

En Marruecos

Ya que la formalidad, y acaso la conveniencia también, no nos permitan abandonar nuestra acción en Marruecos a la que estamos obligados por nuestros compromisos internacionales, bueno será que se confirmen las noticias últimas según las cuales el Gobierno se dispone a enviar a los generales españoles los medios necesarios para intensificar las operaciones militares, con la menor pérdida de vidas y con el aumento de nuestro prestigio.

Esa campaña que tiene por finalidad el afianzamiento de nuestro protectorado en la zona que nos corresponde, tiene también, según se dice, la finalidad inmediata de anular al Raisuli, enemigo unas veces encubierto y otras franco de España en Marruecos.

Siguiendo el consejo y los planes del alto mando español en aquellas tierras, se han hecho recientemente nombramientos importantes para el mando de las tropas y han comenzado los envíos de material de guerra moderno, en el cual pone el general Berenguer toda su esperanza para el éxito de sus propósitos.

Bien vale la pena de un esfuerzo más si éste ha de producir el ahorro de sangre española. Siempre es mejor gastar dinero que sacrificar hombres.

Además, había para España cierto desprestigio, en la manera de hacer la guerra al moro en la forma que se venía realizando. Fiarlo todo al valor de nuestro Ejército, derrochado siempre con verdadero heroísmo, pero muchas veces con absoluta ineficacia, era impropio de un pueblo europeo engolfado en una empresa de protectorado.

Era una vergüenza que españoles y moros lucharan «iguales», es decir, casi con los mismos elementos de combate, como si se tratara de dos pueblos colocados en el mismo grado de civilización.

Eso va a desaparecer según parece. España dotará a sus tropas del material moderno, del cual no puede, no debe disponer el moro. Las máquinas empleadas por las naciones en la gran guerra, serán enviadas con las proporciones debidas, a disposición del general Berenguer, y los aparatos de aviación militar, y los tanques de ataque y los procedimientos bélicos de la época actual en Europa, irán a disminuir el estúpido esfuerzo de nuestros soldados.

La guerra contra el Raisuli se hará ahora como debe hacerse, con gran ventaja nuestra sobre el enemigo, con la ventaja natural entre un ejército regular, organizado, provisto del material preciso, y aquellas hordas semisalvajes que, por tener armamento moderno y huestes numerosas, se las han visto con nosotros cara a cara más de una vez, y en alguna ocasión con ventaja, y no han producido ya mayores catástrofes gracias al heroísmo de nuestra oficialidad y a la bravura de nuestros soldados.

Pasaron los tiempos de las guerras sentimentales; ya no estamos en aquella

época en que un ministro de la Guerra pudo decir desde el banco azul del Congreso, y lo dijo sin escándalo de nadie, que, para defender a Filipinas contra los poderosos cañones de la Armada yanqui, bastaban los pechos españoles que los esperaban en Manila y Cavite.

España tiene un presupuesto de Guerra, aunque modesto, lo bastante bien dotado para que nadie se atreva a compararlo con el del moro. Y es justo, y es natural, y es absolutamente necesario que lo emplee con Marruecos ya que no le sea dable retirar sus tropas del Norte de África.

El momento es propicio para implantar la reforma, ya que tarde, sin daño. El general Berenguer y los que están a sus órdenes, Fernández Sívestre, Barrera y otros se encuentran suficientemente preparados para acometer con éxito esa labor. Han hecho en África la parte más importante de su carrera; conocen palmo a palmo el terreno que pisan; poseen a la perfección el idioma del país; han aprendido la psicología del enemigo, y no tienen ya que pensar en los manejos alemanes, que en más de una ocasión los contuvieron en sus operaciones contra las jarkas rifeñas.

Manos a la obra, pues; y que la suerte de nuestros generales corresponda a su buena voluntad y a la superioridad militar con que van a guerrear de hoy más en aquellas tierras regadas con sangre española tantas y tantas veces.

REUNION IMPORTANTE

La reunión en casa del presidente del Consejo de Ministros de los señores Sánchez de Toca y ministros de la Gobernación, de la Guerra y de Marina, terminó ayer a las ocho de la noche.

La referencia de ella fué facilitada a la prensa por el Sr. Burgos, que hizo las manifestaciones siguientes:

—Ya habrán visto ustedes —comenzó diciendo a los reporteros el ministro de la Gobernación— que a la conferencia han asistido también los ministros de la Guerra y de Marina, por haber creído el presidente del Consejo conveniente que ambos conocieran las impresiones y detalles que trae el señor Amado. Este ha expuesto detalladamente el estado de la cuestión social en Barcelona, lo relativo al problema obrero y, en general, todo lo referente a la especial situación de aquella capital.

Yo he dado cuenta de los planes que tengo en relación con las reformas sociales, haciéndose la indicación de ciertos elementos importantes de Barcelona.

El Sr. Amado permanecerá en Madrid dos o tres días más.

Durante su estancia aquí conferenciará conmigo más de una vez, no ara otra cosa que para ultimar detalles de organización, de la línea de conducta que va a seguirse, de reformas de Policía y de otras medidas a adoptar, y las cuales se encaminarán a lograr una armonía entre patronos y obreros que permita la llegada a un acuerdo que resuelva la situación actual.

En esencia, éste es el fondo de lo tratado. Se le preguntó al Sr. Burgos acerca del levantamiento del estado de guerra en Barcelona, contestando a nuestras palabras:

—Eso es cosa de las autoridades de aquella capital. Ustedes saben que en principio la Junta de autoridades tiene acordado el levantamiento del estado de guerra, fijando por fijar el momento en que hay que hacerse.

Este extremo quedará resuelto una vez que el Sr. Amado haya vuelto a encargarse de su destino.

La mayor parte del tiempo que hemos estado reunidos se ha invertido en dar el señor Amado detalles y exponer datos que sólo conocíamos el presidente y yo, y de los que creíamos oportuno estuvieran enterados los generales Tovar y F. ores.

Ha habido una perfecta unanimidad de criterio en la reunión.

—¿Habrá nuevas reuniones?

—De esta naturaleza, no. Se celebrarán otras del presidente con el Sr. Amado y de éste conmigo, como antes les he dicho, para ultimar detalles relacionados con medidas de carácter administrativo o político.

Hasta aquí cuanto manifestó el Sr. Burgos. Hizo, por último, constar el ministro que que el Sr. Amado continúa gozando de la más amplia confianza del Gobierno.

NOTAS DE LA TARDE

El presidente del Consejo.

El presidente del Consejo pasó la mañana en su despacho oficial.

Recibió la visita de una representación de la Cámara Industrial de Madrid.

También acudieron a la Presidencia para conferenciar con el Sr. Sánchez de Toca los ministros de Gracia y Justicia y de Fomento, y el encargado de Negocios de Noruega.

DE GOBERNACION

El ministro de la Gobernación manifestó a medio día a los periodistas lo siguiente:

«Veo la insistencia de algunos en afirmar que hay pactos, y no creen en la palabra del ministro.

Los puedo asegurar a ustedes que no ha existido nada, ni nadie para eso creo que tenga instrucciones.

Las instrucciones que he dado a todos los gobernadores es de que estén atentos siempre a prevenir conflictos sociales, y que procurar, cuando tengan noticias de que pueda estallar uno, hacerlo abortar; claro es que con medidas que garanticen a todos; y si estallan, intervenir enseguida, poniéndose al habla con unos y otros para procurar una solución armónica; pero si esto no lo consiguen, amparar los derechos de todos; y cuando se aclara quién tiene la razón, dársela al que la tenga, manteniéndola por todos los medios.

Han de procurar siempre que por encima de todos los derechos están los de la sociedad, para no ser perturbada, y el del bien general.

Dentro de estas reglas generales, el Gobierno deja a los gobernadores el procedimiento, porque tiene que acomodarse a la localidad y a los organismos con quien tengan que tratar.

Dentro de esa libertad, los gobernadores emplean distintos medios, y en el acierto de estos procedimientos está el mérito o el de mérito del gobernador y la responsabilidad para con el Gobierno.

Por esto los gobernadores se entienden con todos los elementos que intervienen en los conflictos sociales, pues no se puede fallar un pleito sin oír a ambas partes.

Y como prueba de ello, presentó a los periodistas diversos telegramas en los que las autoridades de dichas provincias le dan conocimiento de conferencias con patronos y obreros para solucionar algunas huelgas.

Por esto dijo el Sr. Burgos que no se puede culpar a un gobernador de que hable con patronos solamente o con obreros, porque es inexacto; habla con unos y con otros.

Insistió en que con esto no hay claudicación de ninguna clase y que el Gobierno, cuando hay una reclamación justa, lo estima un derecho, y como tal, considera una obligación el atenderlo, sin que le detenga en su camino el que se diga que lo han pedido unos u otros, y mucho más si estuvo en el propósito del Gobierno acometer una reforma.

Reconoce la buena fe de algunas informaciones; pero en estas cosas tan delicadas como las huelgas de Barcelona, deben meditar antes de publicarlas para evitar el que puedan dar lugar a suspicacias de algunos, con perjuicio para todos.

No se trata de recabar un éxito para el Gobierno, sino el bien público y la tranquilidad.

Dentro de la libertad con que deja el Gobierno a la Prensa, a pesar de la suspensión de garantías, insistió en recomendar por ello mayor discreción en estos momentos difíciles.

Si no fuesen atendidas estas súplicas y diesen lugar a dificultades, cada uno aceptará su responsabilidad.

DEL GOBIERNO CIVIL

El gobernador ha manifestado a los periodistas que mañana se reunirá la Junta de Subsistencias para fijar la tasa de la patata.

Afirmó que en dicha Junta no tomarán parte los amaceneristas, como han asegurado algunos periódicos, y que la intervención de éstos se ha limitado a informar del precio del arrastre del referido artículo de los centos productores hasta nuestro mercado.

Noticias

Según *El Siglo Médico*, continúan predominando los efectos gastro-intestinales agudos en sus formas de catarras gástricos, enteritis y enterocolitis; también se observan casos de igual índole localizados en las vías biliares, en su forma de angiolitias.

En los niños, sobre todo, en la primera infancia, insisten los trastornos intestinales, en su mayoría por defectos de régimen.

En los efectos crónicos, los del riñón, del hígado y del corazón muestran tendencia a las complicaciones congestivas de carácter pasivo.

Bibliotecas públicas de Madrid

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 9 a 12 (por estar verificando obra

Notas de Guerra

Aeronáutica.

Se autoriza a la Compañía de navegación aérea Latecoere, para volar con el número de aeroplanos que se estipulen, sobre territorio español y aguas territoriales, por las rutas y escalas que se determinarán.

Retiros.

Se concede el retiro a los tenientes coroneles de infantería, en situación de reserva, don Fermín Rabadán y D. Enrique Bosch y a los capitanes de dicha arma, en la misma situación, D. Luis Jiménez y D. Luis Fernández.

Matrimonios.

Se concede real licencia para contraer matrimonio al teniente de Intendencia D. Carlos L. Amargue.

Residencia.

Se autoriza al general de brigada D. Narciso Jiménez, para que fije su residencia en Madrid, en concepto de disponible.

Ayudante.

Se nombra ayudante de campo de capitán general de la séptima región al comandante de caballería D. Angel García Valverde.

Situaciones.

Pasan a supernumerario sin sueldo el capitán médico D. Luis Hernando Marcos y el oficial primero de Intervención D. Ricardo Fortún, y se concede la vuelta al servicio activo al coronel médico D. Jerónimo Peralta.

Queda de reemplazo por enfermo el teniente de Artillería D. Angel Martínez y Méndez Villamil.

De interés para quienes deseen adquirir la Enciclopedia Espasa

La casa Hijos de J. Espasa, de Barcelona, editora de la *Enciclopedia Universal Ilustrada*, aleccionada por la experiencia de algunos casos, en los cuales ha sido sorprendida por falsos agentes la buena fe de los compradores de la citada obra, cree de su deber llamar la atención del público, acerca de la conveniencia de asegurarse de la legítima procedencia de los tomos que se le ofrecen de ocasión, esto es, por conducto distinto del oficial de la casa editora, evitándose, mediante tal precaución, la posibilidad de contribuir a realizar una operación ilegal, como lo sería la adquisición de unos tomos que no hubiesen sido pagados a la casa en su totalidad, y sobre los cuales tendrían los editores, por tanto, un derecho ignorado por el comprador de buena fe. Importa, además, tener presente que cuando se piden a la casa editora tomos de continuación sin justificar cumplidamente la procedencia de los anteriores, se recarga un tanto por ciento considerable sobre los precios corrientes de catálogo. De ahí la conveniencia para el propio suscriptor, si se le ofrecieren tomos de ocasión, de cerciorarse de que efectúa una compra legal, a cual fin puede dirigirse previamente y sin el menor reparo a la casa, solicitando relativamente a dichos tomos, datos concretos que con satisfacción le serán facilitados seguidamente.

Imprenta ARTES GRÁFICAS Meléndez Valdés, 23.

Servicios de la Compañía Trasatlántica

LINEA DE BUENOS AIRES

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

LINEA DE NEW-YORK, CUBA, MEJICO

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

LINEA DE CUBA-MEJICO

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

LINEA DE VENEZUELA-COLOMBIA

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

LINEA DE FERNANDO POO

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

LINEA BRASIL-PLATA

Servicio mensual, saliendo de Bilbao, Santander, Gijón, Coruña, Vigo y Lisboa (facultativa) para Río Janeiro, Mon-

tevideo y Buenos Aires; emprendiendo el viaje de regress 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, blindajes, artillería de todos calibres para Ejército y la Marina, cañones de tiro rápido de los sistemas Vickers, Maxim, etc.; ametralladoras y municiones.—Fábricas que posee esta Compañía: Astilleros de Barrow-in-Furness (antes Naval Construction and Armaments Co. Ltd. at Barrow-in-Furness); fábrica de aceros, cañones y blindaje de Sheffield (River Bon Work); fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Erith y Clayford; fábrica de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y 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 guerra,

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

tal», crucero de primera clase de 13.550 toneladas y 23.500 caballos; «Sensinel» y «Skinnscher», crucero tipo «Scout», clase de 2.900 toneladas y 17.000 caballos; «Dominion», buque de combate de 16.350 toneladas y 18.000 caballos; «King Alfred», crucero de primera clase de 14.100 toneladas y 30.000 caballos; «Vengeance», buque de combate de primera clase de 12.950 toneladas y 13.000 caballos; «Hogue», crucero de primera clase de 12.000 toneladas y 21.000 caballos; «Porwer fu», 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.

LLOYD DE ESPAÑA

Sociedad Anónima de Seguros marítimos, de Transportes y de Valores

Capital social: 1.000.000 pts.



Domicilio Social: Prim, 5, Madrid

Director Gerente:

Don Alberto Marsden

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

A LOS ASEGURADOS

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

SEGURIDAD Y RAPIDEZ en las liquidaciones de siniestros y averías.

LOS SUSCRIPTORES

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

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

Todo SIN DESEMBOLSO DE CAPITAL ALGUNO, y con el máximo de garantía y seguridad que permiten estas operaciones. Pidanse solicitudes y detalles en las Oficinas, Prim, 5, Madrid.

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 Trajosa, 1.496; Cabo San Martín, 1.861; Cabo Espartal, 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 Ortegá, 1.453; Cabo Creus, 1.421; Cabo Prior, 1.026; Cabo Silleiro, 1.026; Itálica, 1.070; La Cartuja, 808; Triana, 748; Vizcaya, 831; Ibaizábal, 742; Luchana, 395; Cabo Santa María, 156.

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

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



MARTE

Compañía Portuguesa de Seguro

SEGUROS MARITIMOS

Capital: 2.500.000 pesetas

Dirección general para España: FRANCISCO TEROL Y JIMENEZ

Teléfono S-1.676 APARTADO 835

Plaza de la Independencia, 9.-MADRID

Dirección telegráfica y telefónica: SEGUOSTEROL

A Regionalista

Compañía Nacional de Seguros

Capital autorizado: Esc. 2.000.000

Pesetas, 10.000.000

Capital realizado: Esc. 250.000

Pesetas, 1.200.000.



ZABALA Y ARANA MALAGA

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

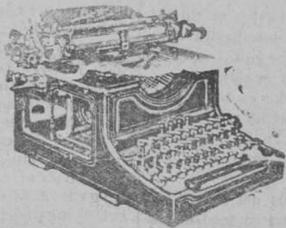
Dirección telegráfica: ARABALA

:: La mejor máquina 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

Ansaldo - San Giorgio

SOCIEDAD ANONIMA

Capital: Liras 22.000.000

Domicilio social: TORINO, Via Cuneo, 20 - Astilleros en SPZIA (Muggi) no

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, Rusa, Norteamericana, Portuguesa 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

Talleres mecánicos y fundición.

Correspondencia: Spezia (Italia).
Telegrama: Ansaldo-Perusola.
Teléfono: 228-275 - pezia.

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

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

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, construídos 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 PRE UPUESTOS, PLANO Y ESPECIFICACIONES AL SOLICITARLOS

VAPORES CORREOS TRASATLÁNTICOS

Pinillos, Izquierdo y C.^a, de Cádiz.

SERVICIO AL BRASIL Y R.O 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. Ramón Bosch y Añina.—En Valencia, Sres. Requena e Hija.—En Málaga, Sr. Víctor López Orz.—En Cádiz, Gerente de la Compañía San Agustín

SERVICIO QUINGENAL

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

Este servicio lo practican los vapores correos

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

MANUFACTURA MECANICA EIBARRESA

Escopetas fin's de caza

y tro pichón.

VÍCTOR SARASQUETA :

PROVEEDOR DE LA REAL CASA

Eibar (Guipúzcoa)



Premio de Honor en la Exposición de Buenos Aires.



The International Paint & Compositions C.^o, Ltd

(Antes HOLZAPFELS LTD)

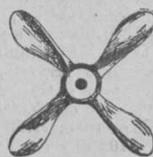
Pinturas submarinas para fondos de buques
Pinturas para las obras muertas y para uso general

Solos y exclusivos propietarios y fabricantes de la

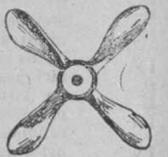
Patente Internacional.

Es la composición más antimolusca que existe.—Está usada por once Gobiernos y más de seiscientas Empresas marítimas y Casas navieras,

Fabricantes de los esmaltes y conocidas pinturas preparadas "Lagoline"



Marca registrada.



Marca registrada.

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

VIAJES

ITINERARIOS

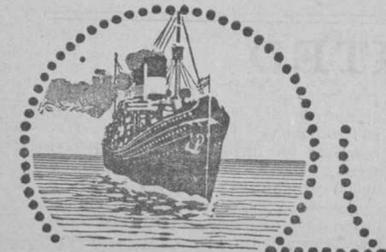
COMBINADOS

con

NORTE, CENTRO

y

Sud América.



NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA

(Società Riunite Florio, Rubattino e Lloyd Italiano)

"LA VELOCE"

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