MARIA

PERIODICO INDEPENDIENTE

Redacción y Admón. Peligros, 3, ent.-Tel- 2.931

161

eras, ac-

EJOR

INFEC.

TE del

). Purifica

por en.

cido que

1 toda ela-

or agrada-

dad para

España

igunza

)S

0,5

TRO

NA

18.

47.

oir :

rad la

aguina

!as demás

ggiano)

intes

lición.

WWWWWWWWW

tura

Director: ALFONSO EUIZ DE GRIJALBA

Madrid, 24 de Marzo de 1920

Gerente: MANUEL MONTILLA Y GARCÍA

¿SE SOLUCIONA EL CONFLICTO?

ANO LII - Núm. 15.604

DE INTERES VITAL

Aplicación de turbinas a los buques mercantes

El progreso técnico de construcciones de cascos y máquinas no se ha detenido un momento durante la gue

Cascos de mínima resistencia a la marcha combinada con una resistencia estructural satisfactoria para una capacidad de transporte determinada, han sido objeto de verdaderos alardes teóricos y de experimentaciones laboriosas en los tanques.

Los resultados obtenidos en esta rama de la ingeniería naval han sido extraordinarios, y alguna vez ocupará nuestra atención el examen de materia interesante.

Acaso, sin embargo, el progreso en la propulsión haya sido mayor todavía; por lo menos no queda a la zaga del obtenido en la construcción de los bu-

La cuestión de las turbinas ofrece, por el empleo cada vez más generalizado de estas máquinas, aspectos dignos de ser examinados en conjunto, ya que pasan de 34 millones de caballos los empleados hoy en la propulsión de los buques, incluyendo en la cifra los tonelajes correspondientes a las marinas mercante y de guerra.

El problema de la aplicación de lasturbinas a la propulsión naval se presentaba en su iniciación con cierto carácter antagonista de los elementos fundamentales que le integran.

El rendimiento máximo de estas máquinas requiere, como es sabide, una gran velocidad de rotación de las mis

Entre la velocidad de circulación del vapor que mueve las paletas y la de rotación de éstas existe una relación de máxima eficacia que determina, como decimos, para las turbinas, una velocidad de rotación considerable.

Las hélices, por otra parte, exigen velocidad angular relativamente moderna, y desde luego, muy inferior a la de aquellas para que rindan, a su vez, un trabajo máximo de la potencia que los ejes les confían. El acoplamiento directo de turbina y hélice adolecía, por consiguiente, de este achaque fundamental; la perfección del rendimiento en uno de los elementos acoplados no podía realizarse sin menoscabo de el del otro. Era, por tanto, necesario buscar una transacción con el empleo de hélices de gran velocidad de rotación. Claro es que, a igualdad de potencia en el eje, el mayor número de revoluciones impliea diámetro y paso menores en la hélice y relación más grande de la superficie de las palas de aquélla proyectadas sobre el plano transversal, al disco completo correspondiente al diámetro de aquélla. No es necesario ser un técnico en estos problemas para comprender que el triunfo de las turbinas como motores de adaptación a los buques só o había de lograrse con estudios y experiencias delicadas y laboriosísimas para llegar a una armonía aceptable de

los factores bosquejados. Se logró, sin embargo, pero con el resultado de que el acoplamiento directo de turbinas y hélices era sólo ventajoso y de verdadera y grande economía en las velocidades no inferiores a 18 millas. Toda la navegación quedaba, «ipso facto», eliminada de este progreso, y con ella también todos los buques mercantes y de guerra cuyos servicios requirieran velocidades inferiores a la in-

Vencidas las dificultades de la adopeión de las turbinas a las grandes y medias velocidades, quedaba por resolver la de las inferieres.

El medio estaba claramente indicado y experimentado por añadidura en las instalaciones terrestres.

La instalación de engranajes reduetores para, manteniéndose la velocidad necesaria en las turbinas, reducirla por trasmisión de aquéllos al eje de la hélice, en términos que garantizaran para ésta su rendimiento máximo.

Los ensayos previos al efecto son de los primeros años de este siglo, y un resultado de les mismos realizades con un vaper viejo, el «Vespásian», se expuso ante «The Institution of Naval Architects, por Sir Charles Parson.

Según estos ensayos, se obtenía un 15 por 100 de economía en el consumo, habiéndose logra do un rendimiento mecánico en el engranaje de 90 y medie por 100.

Conviene recordar las principales objeciones que se ponían a la adopción de los engranajes. Se supenía su tuncionamiento muy ruidoso, y por este motivo, acaso incompatible con el servicio de las máquinas marinas. Se argüía también que la trasmisión helicoidal podría ser peligrosa en aguas agitadas por la variabilidad de las presiones de transmisión en los dientes de los engranajes, y el juego y choque de éstos en los movimientos irregulares del buque provocados por la acción externa de las mares atemporaladas.

Clare es que nada de este era comprobable sin previa experimentación.

Como en tantas otras cesas, la Marina de guerra es la primera que se lanzó a la verificación experimental de las posibilidades del procedimiento, siendo dignos de recuerdo los ensayos británicos con les destroyers «Badger» y «Beaver»; y, posteriormente, con los «Lecnidas» y «Lucifer». La potencia desarrollada por éstos fué de 22.500 caballos. En estos ensayos fué posible, mediante los engranajes reductores, elevar el rendim ento de la hé ice en un 12 por 100; el del consumo a potencias medias en un 10 por 100 y el correspondiente al desarrollo máximo de fuerza en 20

Generalizóse entonces la adopción del sistema a los buques de guerra de todo género, y en rigor, no siguió el proceso el mismo desarrollo en la Marina mereante, por imposibilidad material de realizarlo. Las factorias constructoras de turbinas estuvieron durante la guerra ocupadas en construcciones para los buques de ésta, no pudiendo hacer frente a todos los pe lides para ella. La dificultad insuperable para la instalación de turbinas en les tipos «Standards, o «Fabricated Ships», ideados para dar mayor impulso a las construcciones y más rapidez a su ejecución, fué precisamente la mencionada, aunque en alguno de ellos fueron adoptadas.

Ya se comprende que para obviar las objeciones antes indicadas, perfiles de dientes y superficies de contacto en relación a las presiones a transmitir, se calcularen en las primeras instalaciones con gran amplitud y descuello, así como también para evitar su funcionamiento excesivamente ruidoso se adoptaron pasos muy finos y ángulos de inclinación de 45°. Pero en los modelos recientes se ha disminuído aquél a 30°, lo que ha permitido aumentar considerablemente la presión sobre los dientes, sin merma del margen de seguridad. Engranajes a doble reducción puestos en práctica en los últimos años hacen ya posible el empleo de las turbinas en las velocidades inferiores, pudiendo afirmarse, para terminar, que la economía en el consumo, realizada comúnmente, varía entre un 14 y un 19 por 100, según tipo de buque y velocidad de marcha, y también, como al principio dije, que adicionada la fuerza de las turbinas marítimas en función de todos tipos y en buques de guerra y mercantes, resultan, según estadísticas recientes, más de caballos

por 100.

Gestiones e incidentes.-La solución

A las noticias que publicamos en nuestra última hora de ayer hemos de añadir las que siguen, para lo que hemos hecho una selec. ción de lo verdaderamente importante.

Una circular

La circular enviada por la Comisión de huelga a todos los Centros ferroviarios dice

«El paro comenzará a las doce en punto. Los trenes de viajeros que hayan salido de su procedencia antes de la hora del paro segui. rán hasta su destino, y los mercancias hasta primera estación de reserva o depósito donde puedan dejar la máquina.

Las estaciones quedarán completamente evacuadas, y exclusivamente quedarán en ellas el jefe de estación, sin prestar servicio

La orden de empezar el trabajo se dará por te éfono y firmada por contraseña. La contraseña se dará de viva voz.»

Comisiones preparadas

En varios grupos de ferroviarios huelguis. tas se hacían ayer tarde curiosos comenta. rios respecto al curso de los acontecimien.

Se afirmaba que en la madrugada anterior habían celebrado los ferroviarios una reunión en la Sociedad general de empleados y obreros ferroviarios, y se añadia que en esa re' unión había sido acordado disolver la Comisión de huelga y nembrar cuatro Comités para que fueran funcionando sucesivamente si acaso se procedía a la detención de los

Se añadia que Jucinto Palomero, presiden. te de la Comisión de huelga, después de una entrevista con el ministro de Fomento, había afirmado que si los obreros secundabau el movimiento, el Gobierno se hallaba dispues. to a aprobar por decreto el aumento de las tarifas ferroviarias.

Ofrecimientos

Don Miguel Romaguera, en nombre de la Asociación de jubilados de España, visitó aver mañana al ministro de Fomento para ofrecerle los servicios de los asociados para el caso de que los considere necesarios con metivo de la huelga ferre viaria.

La Unión Ciudadana ofreció ayer sus servicios al Gobierno y fueron aceptados.

En principio, se acordó que varios miem. bros presten servicios en dos trenes que sal. drán hoy de Madrid, uno a las seis y otro a las nueve de la mañaua.

Uno de estos trenes se organizará en la estación del Mediodía y otro en la del Norte. Además, Unión Ciudadana prestará servicios en varias lineas intermedias.

Gestiones oficiales

Durante toda la tarde menudearon en el Congreso las conferencias de los ministros entre si y del señor Ortuño con el director general de Obras públicas.

A las seis de la tarde el ministro de Fomento salló del despacho de la Presidencia con ánimo de abandonar la Cámara y dirigirse a su departamento. Preguatáronle los periodis: tas qué impresiones tenía, y el señor Ortuño, muy satisfecho, les dijo:

-¿Pero ustedes no saben leer en mi cara? La frase del ministro y otras de personajes muy a legados al Gobierno dieron consisten. cia al rumor que circulaba desde primera hora sobre una fórmula sometida a las Com. pañlas y vista por éstas, en principio, con agrado.

Se dijo que los Consejos de a iministración de las Empresas ferroviarias estaban reuni. dos, y que deliberaban sobre la propuesta del Gobierno, a quien contestarfan a las ocho de la noche.

El señor Allendesalazar, terminada la sesión, cambió impresiones en su despacho con los ministros de Hacienda, Instrucción y Gracia y Justicia.

La solución mediante un anticipo reintegrable

El Gobierno, después de larga deliberación en el segundo Consejo de anteanoche, y tras detenidas consultas del señor Allendesalezar con todos los ministros separadamente en el día de ayer, acordó una fórmula transitoria para solucionar la nuelga y la llevó a las 1 House and a state of the property of deep are

Compañías para que la conocieran y no para que la discutieran.

Esta fórmula consiste en la concesión a las Compañías de un anticipo reintegrable por un mes, «equivalente a la cantidad necesaria para cubrir los aumentos acordados por las Empresas en los haberes de obreros y em pleados.>

Para conceder ese anticipo, el Gobierno ha tenido en cuenta la ley de Subsistencias del reino. Dice ésta que para aseguran el abastecimiento de la nación, el Gobierno puede conceder subvenciones a las Compañías de navegación con el fin de que rebajen sus tar rifas, y le autoriza, en una escala gradual, para llegar a la incautación de la flota. La ley no ha previsto el caso en lo relativo a la red ferroviaria; pero es indudable que puede in' terpreturse en el sentido en que aho a lo hace el Gobierno. Una interrupción del tráfico da: fiaria en primer lugar al abastecimiento nacional, y este debe asegurarlo el Gobierno con la aplicación de la misma ley de Subsisten.

¡¡Además, esta ley es la única que tiene cré. dito ilimitado en España, lo cual facilita la iniciativa del Ministerio.

De la disposición se dará cuenta a las Cor-

Dicha disposición, de anticipo reintegrable, fué firmada anoche por el presidente del Consejo y hoy aparecerá en la «Gaceta».

Entiende el Gobierno que esta solución será ac gida favorablemente por el Parla-

En primer lugar, recoge el espíritu de las proposiciones más opuestas al proyecto de elavación de tarifas; en segundo término, concreta las opiniones de todos los jefes de grupos que asesoraron al Gabinete en la reunión de la Presidencia, ya que se mostraron ánimes en que se señalara el coeficiente de mejora para el personal, y la Real orden sólo tiene ese fin, y, por último, no prejuzga la cuestión, que queda integra para el examen de las Cortes.

Ciaro es que el reintegro de ese anticipo no se hará efectivo de momento; que no puede exigirse a las Compañías un aumento de sus gastos, cuando no puede cubrir los actua-

El Estado reingresará esa cantidad-que pasa de ocho y no llega a nueve millones de pesetas-en el momento de resolverse el problema de un modo definitivo.

En esto coincide el propósito del Gebier no con el juicio del señor Cambó, que busca-'ba el reintegro cuando las Compañías tuvie. ran beneficios análogos a los del año 13.

El anticipo se hace por el próximo mes de Abril, y durante este mes, el Parlamento dará una solución al conflicto.

Hay que tener presente que una de las causas alegadas por las Compañías para solicitar el aum nto de las tarifas, es la de que carece de material o lo tiene en pésimas condiciones para el servicio.

Quizá sea este el punto en que coincidan todas las opiniones dentro de la Cámara, a juzgar por las manifestaciones de distintos jeles de grupo, aun de los más opuestos al pro-

El Gobierno, si hoy se piden explicaciones de la Real orden en las Cámaras, las dará suficientes para convencer a los representantes del país de la procedencia de la disposición.

LA AGITACION EN IRLANDA

Choques sangrientos Se han producido de nuevo graves sucesos

Al regresar del teatro por diferentes calles unos 300 soldados, fueron seguidos de una gran multitud. Ya cerca del cuartel de Perto. foloc, se produjo una colisión, en la que se cambiaron varios disparos de arma de fuego entre soldados y paisanos. En la refriega resultaron dos muertos y varios heridos.

En seguida un destacamento de soldados ocupó el puente de Pertofoloc, que separa la ciudad del barrio de Rathinies. Dicha fuerza disparó contra la multitud, hiriendo a varias personas que se encontraban al otro lado de la ciudad.

DIARIODE LA MARIDA Peligros, 3 -- Tel. 2.931

Telegramas de la costa | Información de Marina

Emplazamiento de cañones.- Una botadura

CADIZ, 24.-Llegó una comisión de la Ar mada para hacer estudios de emplezamiento de los cañones Bickero por elevación a bordo del trasatiántico elnfanta Label».

Mañana se verificará la botadura def nuevo vapor «Cabo Iñano».

Un trasatiántico a la Habana

LA CORUNA, 24.—Hi zarpado con rumbo a la Hibana el trasatlántico «Alfonso XIII». L'eva gran nú nero de pasajeros y trei ta toneladas de carge, de ellas encajes por valor

Los dragaminas ingleses.—Las pescas

de 150.000 pesetas.

con dinamita EL FERROL, 24.-Zarpó la escuadrilla de

dragaminas ingleses. Mañana serán juzgados en Consejo de guerra los tripulantes de una embarcación que pescaban con dinamita, destrozando las redes de otras embarcaciones.

Naufragio de un vapor inglés

SANTANDER, 24. - Comunican de Santo. na que el v. por inglés «Kare», que navegaba de Inglaterra a Bilbao con cargamento de carbón, ha naufragado a consecuencia de la niebla.

Cerca del cabo Quitre chocó con unas ro. eas, y el buque se hizo pedazos material.

Quince hombres que lo tripulaban se desco geron en los botes y fueron más tarde recogidos en una lancha de la matrícula de

El Kronprinz en una isla

Se ha publicado un decreto del Gobjerno holandés por el que se designa la isla de Wieringen como esidencia oficial del ex-K onprinz, sin perjuicio de que disposiciones ulteriores dispongan su internamiento en otro punto, si asi se estimara conveniente,

Resoluciones de personal

Se ha nombrado al capitán de fragata don Francisco Rozas y Fernández-Fiórez jefe del primer Negociado de la Jefatura de servicios auxiliares de este Ministerio, en rel vo del jefe de igual empleo don Gonzalo de la Puer

ta y Diaz, que pasa a otro destino. Se conceden cuatro meses de licencia, por enfermo, para Onda (Castellón) al segundo capellán del Cuerpo eclesiástico de la Armada don Antonio Vicent Sonsano.

Concurso desierto

Ha sido declarado desierto el concurso ce · lebrado el 20 de Diciembre ú timo para la adquisición de un remolcador para el arsenal de La Carraca, por no haber resultado acep. tables ninguna de las proposiciones presen-

DE ADUANAS

Relaciones comerciales entre España y Francia

Según los «Document» Estadísticos de la Dirección general de Aduanas de Francia», Españ importó allí, durante 1919, 1.936.653 hectolitros de vino. Aumentó, pues, la impor tación en 902.179 hectolitros.

Los aceites españoles importados en Francia durante el año suman 43.316.300 kilo:

Las frutas vendidas por Espeña al país ve cino forman un total de 128.865.900 kilogra:

El valor total de todos los productos espánoles importados en Francia durante los doce meses de 1919 se eleva (según la manera de calcular la estadisticas francesas) a francos 1.087.305.000 y el de los productos franceses export dos a España asciende a francos, 276.479.000. Resulta pues, a favor de España un beneficio de 810.826.000 fra cos.

La revolución en Alemania

Después de los sucesos

Telegrafian de Berlin al «Journal» que la Liga bábara para la reconstitución de Alema nia sobre la base del federalismo ha lanzado una proclama según la cual los últimos acontecimientos han demostrado que los Poderes soberanos de los Estados confederados no debian hallarse bajo la constante intervención del Gobierno central.

La proclama exige principalmente que Baviera dirija a B.r.ia un u t.matum que gon. tenga las reclamaciones mínimas cuya realización se considera necesaria para salvar a los Estados de la Alemania del Sur.

«Todo el que quiera-dice el documentoentregar al Poder central de Beriin los correos, la hacienda, los ferrocarriles y el ejér. cito de Baviera, traiciona abiertamente a su

La Agencia Wolff dice que el representan. te de América en Berifa ha expresado su satisfacción por el fracase del movimiento mi-

Asimismo afirmó su convicción de que los desórdenes pondrían en peligro la reanuda. ción de las relaciones con Norte América y comprometerian las medidas previstas para faci itar a Alemania viveres y mejorar su si. tuación económica.

Telegrafian de Zurich diciendo que, según declaración de los Círculos obreros alemanes, los combates de la semana á tima han hecho aproximadamente 8.000 victimas.

Se ha dictado una orden de detención con' tra el general Ludendorff, a quien se le acusa de haber participado en el golpe de Estado K-pp Luttwitz

El presidente Ebert ha ordenado la suspensión de los Consejos de guerra sumarisi.

Los delitos de alta traición y aquellos de que conocian los Tribanales militares serín juzgados por Tribunales de carácter civil, con arregio a un proyecto de ley que el Gobierno va a presentar en seguida a la Asamolea na:

Telegrafian de Dusseldorff al «Telegraf»: «La situación en la Westfaila renana es muy grave.

La mayoría de los distritos están en poder

de los rejos. Para os 100.000 habitantes de la región no hay viveres mas que para una semana. En Dusseidoiff se lucha pere la huelga ha ter. minado esta mañana.

Los obreros ti nen el encargo de alistarse en el ejé cito rojo, y se muestran dispuestos a servir en el frente.

Los comunistas publican un comunicado de lo que llaman frente, entre Dimiacen y Dors.

Anuncian que en los combates del domin. go sus tropas han capturado 100 cañones, 300 fusites, 20 000 cartuchos y 200 caballos.»

Telegrafian de Zurich al «Journal» que el general Luttwitz ha sido detenido por orden del Tribunal Supremo de Leipzig.

CONFERENCIA INTERESANTE

ORTEGA MUNILLA

En la Sociedad Cultural Deportiva ha dado una conferencia don José Ortega Munille.

El tema era «Cinematógrafo literario: Sombras que pasan», y sobre la pantalla ideal que la elocuencia del conferenciante tendié ante la vista de los socios, desfiaron con un realismo extraordinario las figuras de Bécquer, Fernández y González, Zorrilla y Alar. cón. La evocación de don Manuel Fernández y González, sobre todo, fué de una seducción maravillosa, gracias a la belleza y a la ele: cuencia de la exposición.

El ilustre escritor ha demostrado una vez más sus relevantes dotes de conferenciante.

El proceso de Caillaux

PARIS, 24.-Ha continuado la vista del proceso contra Caillaux.

Al abrirse la sesión se dió lectura de un telegrama dirigido desde San Sebastián por monsieur Malvy, en el que éste protesta con· tra palabras dirigidas con referencia a él por el fiscal general, y pidiendo ser oíde.

Por encontrarse en Londres monsient Ber thelot, se leyeron las declaraciones prestadas por él aute la Comisión instructora, en las cuales habia afirmado que monsieur Briand se nego a escribir, como se lo pedía Cail. laux, que la actitud de éste durante su estan. cia en Italia había sido correcta en todo mo-

Monsieur Berthelot dice también que no es cierto lo cicho por el procesado, que éste

le habia enseñado cartas de Lipscher. Oyese a continu ción al senador Berthalut, director del periódico «La Liberté», quien dice que en 1912, durante la campaña que a la sazón hacia su periónico contra la política de Caillaux, le vis to monsieur Alfonso Le. noir, «quien, por mandato-según dijo-de monsieur Caillaux, ofreció al testigo 100.000

El procesa to interrumpe diciendo que jaás encergó a nadie sem-jente misión.

Declara lueg i monsieur Reichenan, antigun empleado de Alfanso Leonir, diciendo que supo de un viaje realizado a Berlin por mon. sieur Leonir, y cuyo obj-t) era una aproximación franco - alemana, de acuerdo con Cai Iaux.

Después prestaron declaración otros tes-

EN BARCELONA

Una agresión y unos pasquines Esta mañana, al entrar al trabajo, fué agre" dido por unos desconocidos Jaime Allali, en. cargado de la fábrica de estampados de den

Los agresores, con una maza de madera, le produjeron varias lesiones de pronóstico re' servado y huyeron.

En la estación han aparecido fijados en las paredes unos pasquines, firmados por el Comité del Sindicato único de transportes, en les que se afirma que, a pesar de la furia besánica de un gobernador, los Sindicatos funcionan y que el deber de todo obrero es satisfacer las cuotas de los mismos.

EN LOGRONO Sigue el paro.-Los trabajos

agrícolas Hoy no entraron al trabajo los obreros que lo hicieron ayer, per lo que ha empeorado la

Continúas las autoridades adoptando medidas a fin de evitar coacciones.

Comunican de Haro que la Federación patronal tiene acordado suspender el día 29 todas las labores agrícolas en el término muni. cipal si para esa fecha los braceros no acep. tan el régimen de t rabajo propuesto por los

BOLSA DE MADRID

VALORES PUBLICOS

4 por 100 perpetuo interior.

Día 22 Día 23

Serie F de 50.000 ptas. nominales. B de 25.000 C de 5.000 B de 2.500 A de 500 G y H de 100 y 200 En diferentes series Fin corriente Fin próximo	76 76 10 76 10	74 90 74 95 75 50 75 75 75 75	1
4 por 100 exterior (estampillado) Serie F de 24.000 ptas. nominales. E de 12.000. D de 6.000. C de 4.000. B de 2.000. A de 1.000. G. y H. de 100 y 200. En diferentes esries.	86 75 86 75 86 75	86 50 86 50 96 50 86 75 86 80 86	1 1 1 1 1 1 1 1 1
4 por 100 amortizable Serie E de 25.000 ptas nominales. D de 12.500 C de 5.000 B de 2.500 A de 500 En diferentes series		00. 89 50 89 50 89 50	
5 por 100 amortizable. Serie F de 5 .0 00 ptas. nominales. E de 25 .000 D de 12 500 C de 5 .000 B de 2 500 A de 500 En diferențes series.	95 93 95 93	96 96 96 96 96 96 96	
5 por 100 amortizable. (emisión de 1917.) Serie F de 50.000 ptas. nominales. E de 25.000 D de 12.500 C de 5.000 B de 2.500 A de 500 Obligaciones del Tesoro al 4,75	95 70		
Serie A. B. Ayuntamiento de Madrid Obligaciones de 1868. Expropiación interior 5 por 100. Cédulas de Ensanche. Villa Madrid 19 8. Empréstito de 1913	69 50	69 50	
Bancos y Sociedades. Cédulas hipotecarias al 5 por 100. Idem id. al 4 por 100. Acciones del Banco de España. Compañia A. de Tabacos. Banco Hipotecario de España. Castilla. Hispanoamericano. Español de Crédito. Rio de la Plata. Central Mejicano. Azucareras preferentes Idem ordinarias	300	284	1 1 1 4 (
Ferrocarriles. M. 4 Z. y á Alicante (acciones) Idem íd. id. Ariza (obligaciones) Nortes (acciones) Idem 1905 (obligaciones)	314	380	1 1 4
Cambios sobre el Extranjero. París, a la vista, billete	7 2	21 85	The state of

EN LAS CORTES

LOS FERROVIARIOS

Sesiones dei dia 23 de Marzo de 1920

Toda la sesión de ayer transcurrió en meº | gar a los consejeros como os juzgaron a vosdio de una extraordinaria agitación producida por las acusaciones lanzadas contra las Compañías ferroviarias y el Gobierno por los di' putados socialistas y por el señor La Cierva que se mostró sú 1 más revolucionario que aquéllos.

Tuvo un mal inicio la sesión y fué la propuesta del ministro de Fomento para que se suspendiera la interpelación del señor La Cierva sobre la huelga ferroviaria.

Las palabras del ministro causan tan gene. ral estupefacción, que por un momento se hace el silencie; pero en seguida de la extrema izquierda y de la minoría ciervista se alzan ruidosas protestas. Entre el golpesr de los bestones y de los pupitres se oyen gritos y denuestos contra el Gobierno. Y no cesan el escándalo y la confusión en un buen rato, hasta que el señor Sánch z Guerra, que hace ademanes de que se le escuche, logra hacerse oir y decide que continúe el debate.

El señor Suborit denuncia que los obreros ferroviaries nos han dicho, y han dicho tem' bién al señor La Cierva, que ellos no están en huelgs.

Las Compañías les han exoulsado de los talleres, manifestándoles que podían marchar a sus casas con el jornal integro que ganan.

(Grandes rumores). Esto demuestra que ese Gobierno está ven dido a las Compañías. (Protestas de los ministeriales. Contraprotestas de la extrema

izquierda y de los ciervistas). IY, además es traidor a la patrial (Arrecian las protestas y cunde el escándalo).

Termina pidiendo que se nombre una Co. misión parlamentaria que depure los hechos y es gura que por este camino se va directa. merte a la sublevación de todos los organis. mos de la nación. (Grandes rumores y protestas de los ministeriales. Aprobación en otros lados de la Cámara)

El presidente del Consejo contesta.

Este Gobierno-dice-ha demostrado rei teradamente que es de su propósito mantener con toda energia el orden social. (Rumores. Varios diputados: ¡Qué tiene que ver eso! Soluciones, soluciones! [4 la calle!). N estra dignidad nos manda...

El señor Saboril: ¡Si no la tenéis! (Protestas en los ministerlales. Los diputados de la iz. quierda los increpan y... pasan otros minutos de pleno escándalo).

El presidente del Consejo: No estoy acos tumbrado a presenciar que a un hombre a quien se acusa se le quite luego el derecho a defenderse. (Asienten los minisieriales).

Procederemos siempre rectamente: aquí con toda la serenidad de hombres honrados: fuera, con todo el rigor de depositarios de

El señor La Cierva pide la incautación de los ferrocarriles

El presidente: Se va a dar lectura a una proposición. (La lee un secretario).

«El diputado que suscribe pide al Congreso se sirva declarar que la huelga ferroviaria ha sido preparada por las Compañías concesio. narias, y que el Gobierno tiene el deber de proceder inmediatamente a la incautación de las lineas y al castigo de los culpables con las más severas medidas.

Palacio del Congreso, 23 de Marzo de 1920.-J. de La Cierva.»

(De los bancos ministeriales se alzan rumo. res. Los ciervistas y con ellos los socialistas y republicanos aplauden).

El señor La Cierva apoya la proposición.

Historia los antecedentes de la cuestión. Estando en Murcia recibí un telegrama suscrito por importantes entidades bancarias, pidiéndome que autorizase por mi parte la elevación de tarifas por decreto, según lo habian hecho otros jefes de grupo.

Yo anuncié que combatiria el aumento, y entonces se presentó el proyecto que aprobó ya el Senado.

Las Cámaras de Comercio intentaban celebrar una asamblea para protestar del proyec. tado aumento, y alguien-el señor ministro de Fomento sabe algo de esto-logró que la reunión no tuviese lugar por ahora. (Rumores).

El país, con el fino instinto peculiar en las muchedumbres, dice que el Gobierno está de acuerde con los obreros y las Compañías. (Grandes rumores.)

No habéis expresado si penadis adoptar medidas contra esas clases directoras a quie: nes tenéis miedo. (Rumores.)

Vosotros podéis callar, pero nosotros tenemos el deber sagrado de habiar muy aito, caiga el que caiga.

No encuentro frases para condenar a los direct res del movimiento. El señor Alcalá Zamora: Es un delito de re

El señor La Cierva: Exacto.

Ua diputado de la izquierda: ¡Pues que le formen Consejo de guerra.

otros (por los socialistas) con menor motivol

Termina afirmando que es innecesario que los hombres honrados aunen sus esfuerzos para evitar que España siga siendo una colonia supe itada al capricho y al icterés bas: tardo de cuatro vividores logreros al servicio de negocios financieros. (Grandes rumores que duran largo rato. Aplausos en los cier.

Disertación y lamento del presidente del Consejo

El presidente del Consejo se lamenta del tono y actitud del señor La Cierva, pues cree que en el régimen parlamentario no tienen cabida los apasionamientos, sino la discusión serena y razonada para que venza quien deba vencer. ¡Así es la vida!-exclama. (Risas.)

-¿Qué hay-pregunta-de reprochable en el G bierno en los origenes de esta huelga? El Gobierno está limpio de toda responsabi

El Gobierno no ha dado motivo para la actitud que anuncia el señor La Cierva. Un diputado: No «e le entiende nada!

Otro diputado: ¡Siempre pasa lo mismo! El señor Menéndez: ¡Y los ferroviarios en

la calle...! El presidente del Consejo prosigue, sin in-

mutarse, en el mismo tono de voz. El señor Meréndez: ¡A la incautación, a la

incautación!

Escándalo formidable

Al terminar el jefe del Cobierno su discurso, acogido con murmullos de desagrado, el presidente dice: Tiene la palabra el señor Dato.

El señor Menéndez: ¡Otro consejere! (Los conservadores protestan airadamente, y entre ellos y la minoria socialista se cambian duras

A'gunos a'zan sus bastones; el señor Menéndez enarbola el suyo. Y varios de los afectos al señor Dato intentan lanzarse al hemicicle, en el sentido de los escaños de la iz' quierda. El señor Dato y otros amigos más apaci-

bles procuran contener a los exaltados. Los secretarios de la Mesa, interin el presidente se desg-ñitan reclamando orden, ofician tam' bién de apaciguadores.

Cuando va reduciéndose el tumulto les conservadores aplauden al jefe y los socialistas protestan.

Al fin habla el señor Dato.

Pide a todos cortesia y respeto, sin las cuales no puede vivir el Parlamento.

Cuando surge un conflicto de orden públi. co el partido liberal conservador siempre se coloca al lade del Gobierno y eso hace en esta ocasión.

Sean los que quieran los responsables de la huelga, tienen nuestra condenación y esta: mos con el Gobierno para que se les aplique las Compañi s, está en el ánimo de todos la sanción oportune.

Defenderemos toda Empresa de nuestro país, por estimar legitimos sus intereses, sin que lleguen hasta mi por ello conminaciones de esos bancos.

Yo he tenido el honor de pertenecer a un Consejo de Administración cuando no pensaba ocupar altos cargos políticos y, por lo tan to, no se cotizaba mi ir fluencia.

Cuando mis amigos echaron sobre mi la carga pesada de dirigirles, dejé el cargo en seguida. (Interrupciones de los socialistas y

protestas de los conservadores.) Cánovas y Sagasta prestaron sus consejos a Compañías ferroviarias. (Nuevas interrup

ciones de los socialistas.) Se logrará que la normalidad se restablez.

ca y entonces serà el momento de residenciar Pero lo que se impone es el interés nacio:

nal, y en circunstancias como estas hay que dejar al Gobierno libertad de acción. (Aplau-

Se vota la «guillotina»

El presidente expone que el día de hoy es excepcional porque se tiene que aplicar el artículo 112 del Reglamento.

Hay que ir ahora a la votación o habrá des parecido el artículo 12.

Comprendo la situación de la Cámara, pero mi deber me impone hablar como le hago.

El presidente ha demostrado su transigen. cia y acatamiento a la realidad. El Gobierno tambiéa lo ha demostrado.

Debe, pues, irse a la votación y si se quie re proseguir hoy este debate puede hacerse en la prórroga de la sesión.

Estima como un alto honor presidir el Par lamento, pero con todas sus prerrogativas. (Los socialistas gritan y de la mayoría salen voces: ¡A votar! ¡A votar!)

Es de necesidad votar porque lo ha acordado la Cámara.

Se vota la propuesta del (iobierno para que se aplique el artículo 112 del Reglamento El señor Alcalá Zamora: ¡Qué delicia, juz al dictamen sobre el presupuesto, de gastos

de todos los departamentos y el de ingresos. dando por terminado el deb te el dia 7 de Abril próximo y el día 9 el relativo al artica.

Por 219 votos contra nueve queda aprobada la propue la citade y se invierten las horas destinadas al orden del dia en discutir parte del presupuesto de Guerra.

Otra vez la huelga

El señor A'ba cree que el Gobierno ha debido solicitar la ayada idel Pariamento para en una sola sesión haber obtenido los medios de solucionar el confiicto. Aboga por que se logren garantías que permitan confir en que niagú 1 G bierno se atreva a resolver por decreto el problema de las tarifas.

Sin embargo, el señor Alba dice que no puede votar la proposición del señor La Cierva, porque no quiere crear dificultades al Gobierno.

El señor Ayuso anuncia que votará la proposición porque esti na que esto, más que una huelga, es un «lock-out».

El señor Domingo pregunta si la solución dada al conflicto, que extraordinariament. saben los diputados, la hace suya el Gobier. no, y si la solución definitiva será dida por

El sefior Alcalá Zimora sostiene que sa trata de un delito de rebelión.

Desde hace un mis circula por las estaciones una hoja en la que, sin pie de imprenta ni firms, se dice a los obreros y empleados que se les elevará los sueldos si se elevag las tarifas ferroviarias.

Esto implica una coacción violenta ante el Código penal es un delito de rebelión.

hn

fice

1

1

El señor Saberit anuncia que los socialis tas, sin ninguna reserva, votarán en pro de la

Quiere que la Cámara se pronuncie en favor de la propuesta del señor Alba, de que ningúa Gobierno podrá dar las tarifas por decreto.

El señor Alba: Eso, eso.

El se or La Cierva: Conforme.

El señor Villanueva cree que los partidos de gobierno tenian la obligación de acceder a los deseos del ministro de Fomento, cuande propuso que se aplazara este debate.

Anuncia que no votará la proposición por que en ella se da por sentado que existe confabulación entre las Comp-ñias y sus obre ros, y esto no puede afirmarse sio pruebas. Antes deben depurarse toda suerte de res' ponsabilidades. El señor Pedregal anuncia que votarán los

reformistas la proposición del señor La Cierva, a la que para hacerla más eficaz debe sucederle una información parlamentaria. El señ ir Tejero, por los radicales, dice que

sobre las Compañías debe caer la sanción del Parlamento. También votarán la proposición.

El señor Artiñano quiere defender otra proposición y el presi tente no le autoriza. El conde de Romanones entiende que no puede recaer acuerdo sobre la proposición del señor La Cierva hasta que diga el Go. bierno qué es lo que está ocurriendo en estos

momentos y cuáles son las medidas que pien' sa adoptar ante este ensayo de hueiga. Aunque no esté probada la complicidad de

que la responsabilidad es de ellas. Recuerda que el primero que votó la nece' sidad de no aprobar las tarifas por decreto

El señor García Guijarro dice que votará la proposición.

El marqués de Figueroa se excusa en tér minos parecidos a los del conde de Romano-Propone que el Gobierno acepte la propo'

sición del señor Artiñano, aún desconocida para la Cámara. El señor Cierva: Si no se tratara de una realidad, me avendría a buscar una fórmula, modificando mi proposición en el sentido ex' puesto por los señores Alba, Figueroa y At

Quiere que la Cámara se pronuncia en pro

o en contra de su proposición. El señor Bertrand y Musitu por los regio nalistas, dicen que no votarán con el señot

El jefe del Gobierno quiere explicar al con! de de Romanones lo ocurrido en la primera parte de la sesión, y los murmullos le impl den continuar.

Sólo se le oye decir que no vote la Cáma" ra la proposición. (Rumores.) El conde de Romanones insiste en que diga

el Gobierno cuál es el estado de la huelga. El jefe del Gobierno espera que mañana se reanudará el tráfico.

El conde de Romanones: Resumen: que estamos en un ensayo de huelga general. El señor Saborit pide al señor Cierva frac

clone en dos partes la proposición. . El señor Alba dice que la proposición abar

Sobre el primero, que es la responsabilidad ca tres extremos. de las Compañías, no puede por hoy pronun

Sobre el segundo, incautación de las le neas, dice que la considera perjudici il para Sobre el tercero, exigir responsabilidad a

los cuipables. Se procede a votar nominalmente la pro

Linksmooth of the property of

PARISIANA

ingresos.

di 1 7 de

al articu-

da apro-

erten las

n discutir

10 ha de

ento para

o los me"

boga por

n confir

resolver

e que no

Senor La

ultades al

rá la pro-

más que

a so'ución

nariamente

el Gobier.

d ida por

le que se

is estacio.

e imprenta

empleados

elevan las

nta ante el

is socialis.

pro de la

acie en fa-

ba, de que

tarifas por

)s partidos

de acceder

ento, cuan'

sición por

existe con-

/ sus obre

o pruebas.

rte de res'

votirán los

or La Cier

ficaz debe

s, dice que

sanción del

er otra pro-

nde que no

proposición

liga el Co'

10 en estos

s que pien'

plicidad de

) de todos

tó la nece"

or decreto

que votará

isa en ter le Romano-

e la propo,

esconocida

ira de una

ia fórmula,

sentido ex

eroa y Ar

ncia en pro

los regio

na el señor

icar al con'.

la primera

elga.

miza.

entaria.

ebate.

ión.

GASINO-VARIETES

Todos los días, a las seis y media y diez y media, función de «variétés», tomando parte bellas y notabilisimas artistas.

Por la tarde, tés aristocráticos.

Por la noche, terminado el espetáculo Souper-tango».

Servicio de coches y automóviles. Tranvias números 22, 27, 39 y 41'.

posición del señor Cierva y es desechada por 131 votos en contra y 63 en pro. Y se levanta la sesión.

SENADO

A primera hora dirigieron diferentes ruegos al Gobierno los señores marqués de Estella, Izquierdo Vél z, Buendía Galdiz y Urio.

La huelga ferroviaria

El señor Fat ié se ocupa de la hue ga ferro visria general planteada ayer, según dice, y pregunta al Gobierno si son ci rtos los rumo. res de la huelga y qué clase de medidas ha

El señor ministro de la Gobernación con testa diciendo que, desgraciadamente, la hnelga se ha extendido considerablemente.

Esto no ha sorprendido al Gobierno, que desde hace unos días venía adoptando medidas para prevenir el daño y mantener el trá:

El Gobierno - sñade - está apercibido y dispuesto a aplicar la ley para garantizar el interés público.

Pera ello ha adoptado las debidas medi-

Reforma tributaria

Se reanuda este debate, y el marqués de Cortina apoya un voto particular al articulo 2.º, reiativo al impuesto sobre los legados

Declara que la minoria liberal pedirá vota: ción nominal y que al pedir la elevación de est impuests no cree hacer un perjuicio a la Iglesia, a la cual, por el contrario, favo:

El señor Bas, de la Comisión, le contesta, defendiendo el tipo señalado por la Comi-

Dice que no se trata de una cuestión de principios ni de recaudación, sino de una

cuestión política. Interviene el ministro de Hacienda explicando la escala propuesta por el Gobierno, y desearia que en este asunto no se mezclara

cuestióc alguna política. Rectifica el señor marqués de Cortina diciendo que él no ha traido cuestión política. Si el Gobierno entiende que este voto par ticular significaba un cambio de conducta de a minoria liberal respecto del Gobierno, en rse caso retiraria el voto. Fste no significa

l'ingun acto de hostilidad.

El ministro de Hacienda rectifica. Al habiar de política se refería a la cue tión doctrinal. El marqués de Cortina retira el voto parti-

Los senadores que llenaban los escaños comienzan a desfilar.

Al mirmo articulo apoya una enmienda el señor Arias de Miranda, que después de contestarle el señor Bis es rech zido.

Otra del señor Romero Girón es rechazada. Se suspende este debate y se levanta la sesión a las ocho menos cuarto.

La fórmula del Gobierno no agrada al personal

La Real orden que hay publica la «Gace. ta» e ncediendo un anticipo por un mes a las Compañías ferroviarias para el pago de los aumentos de haberes a sus empleados y obreros parece que no ha tenido muy buena acogi la entre ese personal por considerar que se trata de un arregio provisional y sin las necesarias garantias.

Por esta causa, durante toda la mañana, se esperaban con viva impaciencia la llegada del mediocía para ver si, al transcurrir las veinticuatro heras de la huelga, los obreros reanudaban el Irab jo.

Salen algunos trenes conducidos por militares

En el Ministerio de la Gobernación se tenian a primera hora de la tarde noticias de que merced a los erfuerzos de los ingenieros se había logrado que esta mañana salieran de Madrid algunos trenes.

A las 8,45 salió de la estación de Atocha unitren mixto para Valencia, Andalucia, Cartagena y Alicante.

También salió otro tren mixto por la línea de Zaragoza, y otro para Bieza.

Estos trenes tienen carácter de ensayo y apenas ilevaban viajeros.

A la estación del Norte llegaron dos trenes que debian rendir hoy viaje. El correo de l ún que llegó a las ocho y el

de Galicia que hizo sú entrada en la estación Este traia dos máquinas y unidades del co-

rieo de Asturias que fueron enganchadas en

En el tender de la priniera locomotora traia escrita con yeso en grandes caracteres esta inscripción:

A la lucha, compañeros. ¡Viva la huelga!

Tan pronto como el tren se detuvo en la estación el personal lo abandonó.

Dificultades para el servicio.-No se presenta más que un grupo de la Casa del Pueblo.

Las esperanzas del Gobierno de que a las en las estaciones para reanudar el trabajo han resultado falidas, pues a dicha hora no se había presentado absolutamente nadie. Es decir, si; en la estación del Norte se presentó un pequeño grupo de obreros de los afiliados a la Casa del Pueblo, pero a los pocos momentos se retiró en vista de que no acudian los demás comp ñ ros.

También se presentaron cuarenta jóvenes de la Acción ciudadana ofreciéndose a los ingenieros para reemplazar a los huelguistas.

Los ingenieros tropiczan con grandes dificultades para reorganizar el servicio por la enorme dificultad que supone el sustituir a millares de obreros en huelga-

A les once satió un pequeñ i tren explora. dor para inspeccionar el esta to de las líneas.

Impresiones oficiales

Durante la mañ na visitaron al jefe del Grbierno en la Presidencia los ministros de Gobernación, Fomento y Atastecimientos para cambiar impresiones actrca de la marcha de la huelga.

El señor Canals manifestó a los periodistas que en las sesiones de esta tarde se da la cuerta a las Cáma as de la Real orden que hov publica la «Gaceta», la cual pasará al Ministerio de Fomento para que éste haga el cómputo e la cantidad a que asciende el aumento concedido al personal.

El subsecretario de Gobernación corfiaba esta tarde en que tan pronto como los ferro. viarios conozcan el alcance de la Real orden que hoy publica la «Gaceta» se apresurarán a reanudar el trabajo, pues lo que ha ocurrido durante la mañana es que muchos no la conocían y otros la interpretaban errónea.

La solución

E La R al orden solucionando el conflicto ferroviario e parece en la «Gacet» de hoy.

He qui la parte dispositiva: 1.º Qie, con cargo ai crédito ilimitado consignado en el artículo 5.º del capitulo único de la sección 13 del Presupuesto vigen. te, se autorice al mi istro de Aba tecimientos para anticipar a las Compañías de ferrocarriles las cantidades a que Esciendan durante un mes los aumentos de haberes ofrecidos por las mismas a su personal para el día en que cuerten con los recursos necesarios al efec-

2.º Que el reintegro de las cantidades anticipadas con tal objeto se verificará con el exceso que en los productos líquidos de ejercicios posteriores obtengan las Compañías con relación al alcanzado en el ejercicio de 1913.

De esta Real disposición se dará inmedia: tamente cuenta a las Cortes.

De Real orden lo digo a V. E. para su co nocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 23 de Marzo

ALLENDESALAZAR

Ayudantes

Se nombra a vudante del general de división don Luis Jimenez Paj irero al comandan. te de I fantería don Luis V. leiro, del general de brigada don Entique Martin al comandan. te de Carabineros don Enrique Gómez Santos doce se presentaran los empleados y obreros | y del Inspector de Sanidad don Jusé Lorente al comandante médico don Igancio Sanz Felipe. Residencia

> Ha sido autorizado para fijar su residencia en Midrid el general de brigada don Jo é Sanjugo.

> Destinos Mañana se plublicará propuesta de destinos de j-fes y oficiales de Artilleria.

Se nombra vocal de la Comisión mixta de reclutamiento de Albacete al capitán médico don Luis Lopez Ortiz.

Profesorado

Destinase en comisión, desempeñando el cargo de profesor de la Academia de Artillería, al teniente coronel don Julio Pardo y al capitán don Abelardo Sabaya.

Gran efervescencia el día de ayer en ambas Cámaras. ¿El ti-mpo? Puede que tenga el tiempo la culpa de lo más de lo que ayer sucedió, pero, habida cuenta que hemos tenido, ya varias sesiones que se deslizaron por parecidas aunque no tan graves pendientes de estridencia fuera de este tiempo canicular, hay que buscar en otras causas la razón de lo que sucede.

Por la huelgoferroviaria en el Congreso, por la reforma tributaria en la Alta Cámara, en los dos sectores parlamentarios hubo desavenencias contra el Gobierno, si bien más graves en el primero que en el segundo cuerpo deliberante. En este con ocasión de un aumento de cinco por ciente más sobre los legados espirituales, que la comisión propone que tributen un veinte y los remanonistas un veinticinco, amenazaron éstos con la votación nominal.

Lo del Congreso fué más peregrino. Vióse allí al señer La Cierva triunfador en la nota agresiva y desprestigiante-jes su especialidao!-y aplaudido hasta por los que hasta hace unos meses no se conformaban con menos que con la cabez del político murciane, que hubieran viste con gusto figurando preparada al modo de las de jabalí al

final de cualquiera de sus banquetes. Con motivo de la huelga ferroviaria, el señor La Cierva, tras de juzgarla acremente en uso de su derecho, y defendiendo luego una proposición incidental por él presentada, hubo de lamentarse de que al formarse el actual Gobierno se prescindiera deliberadamente de su grupo, lo que explica-deeimos nosetros-la oposición y nervi)sidad de toda su actuación parlamentaria de este tiempo. ¿Por qué hombre tan listo como el orador buscó ten mala ocasión para hablar de la preterición que le trae a mal traer? Fué una evidente terpeza.

Dejó con su discurso los ánimos tan excitados el señor La Cierva, que luego, al hablar hombre tan ecuánime como el señor Dato, hubo las escenas lamentables que pueden verse en las acotaciones del extracto, y cómo después siguieron otras intervenciones apasionadas y se intercaló en el debate la propuesta presidencial para la aplicación de la «guillotina», que fué acordada, los ánimos siguieron caldeándose más porque el presidente volvió a poner a debate el tema ferroviario cuando se supenía aplazado para otra sesión. Volvió a hablar el señor La Cierva, lo hicieron los señores conde de Romanones, Prieto, Alba, Ayuso, Domingo, Alcalá-Zamora, Saborit, Villanueva, Pedregal, Artinano, Guijarro, etc., etc.; tode lo más granadito, para opinar respecte de la proposición La Cierva.

El señor Villanueva, a nombre de los demócratas, anunció que votaria con el Gobierno, y lamentó que por los diputados se hubieran empleado en la sesión que acababa determinados diete-

Están bien semejantes lamentaciones, pero presumimos que se perderán en la más absoluta ineficacia.

De nuestro col ga «L. Piers».

ESPECTACULOS

PRINCESA. - A las diez, Espigas de un haz.]

ESPANOL.—A las diez (beneficio de Francisco Fuentes), Traidor, inconfeso y mártir. La fuerza

LARA. - A las cinco y media, De pesca y Wu-

A las diez, El comediante.

CENTRO. - A las diez, Una aventura en Paris APOLO.-A las seis y media, Trampa y cartón A las diez y cuarto, Pepe Conde.

ESLAVA.-A las cinco y media, Kursaal.

REINA VICTORIA. - A las cuatro, La duquesa del Tabarin. A las seis y media, El as.

INFANTA ISABEL. - A las seis, El mundo es un pañuelo

A las diez, Prisionera ¡A la cola, a la cola! CERVANTES - A las seis y media, Un dra-

ma en las alturas y Los vecinos. A las diez y media, Un drama en las alturas y Los vecinos.

COMICO.-A las seis y media y diez y media Los vampiros de Londres (cnatro actos).

ZARZUELA. -- A las seis, La duquesa del Bal-Tabarín, bailes por las hermanas Corio y canciones por Esderanza Iris.

A las diez, La princesa del dollar.

NOVEDADES. -A las seis, El monigotillo A las sietey cuarto, La Pitusilla.

A las nueve y cuarto, El mantón rojo. A las diez y media, El suceso de anoche.

A las once y cuarto, El hombre más barato de COMEDIA .- A las cinco, La mujer y Cosas de

la Comedia.

FUENCARRAL. - A las diez, Jugar con fuego.

COLISEO IMPERIAL. - A las seis y media En cuerpo y alma y Sagra del Río.

MAXIM,SRestaurant de noche

IE, BAILE Souper a la salida de los teatros

Sábados, día de moda

TELEFONO M. 12-88

Imprenta ARTES GRAFICAS Mélendez Valdés, 29.

الله المنظم المن 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

LINEA DE NEW-YORK, CUBA, MEJICO

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

LINEA DE CUBA-MEJICO

Saliendo de Bilbao, de Santander, de Gijón, y de Coruña, para Habana y Veracruz. Salidas de Veracuz, y de Habans 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 Sabanilla, Curacao, Puerto Cabello y La Guayra, Puer-

to 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 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, saliendo de Bilbao, Santander, Gijón, Coruña, Vigo y Lisboa (facultativa) ara 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 Janejro

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

Estos vapores admiten carga en las condiciones más fo vorables y pasajeros, á quienes la Compañía da alojamieo to muy cómodo y trato esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Todos los vapores tienen telegrafia

También se admite carga y se expiden pasajes para to dos los puertos del mundo, servidos por líneas regulaes Las fechas de salida se anunciarán con la debida o po

SONS AND LIMITED VICKERS,

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 Furnes (antes Naval construcción and Armaments C.º Ctd. at Asrrow in-Furnes); fábrica de aceros, cañones y blindaje de Scheffield (River Bon Works); fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Erith y Crayford; fábrica de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles, de Placencia (Placencia de las Armas C.º Ltd. Placencia-Guipúzcoa España, fábrica de cartuchos metálicos de Barminghan, fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockolm (Suecia); laboratorio de cartuchería de guerra,

fábrica en North Knot, para proyectiles; polígonos de Eskmeal y Eynsford, -Buques de guerra construídos en los Astilleros de di Furness: «San Paulo», buque de combate de primera clase de 19.200 toneladas y 23.500 caballos, para el Gobierno brasileño; «Almirante Grau» y «Coronel Bolognesi», cruceros tipo «Scout», clase de 3.200 toneladas y 10.000 caballos, para el Gobierno peruano; «Burik», crucero de primera clase de 15.000 toneladas y 19.700 caballos, para el Gobierno ruso; «Katori», buque de combate de primera clase de 10.950 toneladas y 16.000 caballos, para el Gobierno japonés; «Mikasá», 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 primera clase de 13.550 toneladas y 23.500 caballos; «Senfinel» y «Skinuscher», crucero tipo «Scout», clase de 2.900 toneladas y 17.000 caballos; ¿Dominion», buque de combate de 16.350 toneladas y 18.000 caballos; «King Alfred», crucero de primera clase de 14.100 toneladas y 30.000 caballes; «Vengeance», buque de combate de primera clase de 12 950 toneladas y 13.000 caballos; «Hogue», crucero de primera clase de 12.000 toneladas y 21.000 caballos: «Porwer ful», crucero protegido de primera clase de 14.500 toneladas y 25.000 caballos; «Amphitrite», crucero protegido de primera de 11.000 toneladas y 16.500 caballos, Buques mercantes construidos en dichos astilleros: «Empress of India» «Empress of China, y Empress of Japón, 8.000 toneladas y 10.000 caballos. Además, desde el año 1873 hasta la fecha se han construído 70 buques de distintas clases.

is le impl' e la Cáma" en que diga a huelga. mañana se en: que esieral. lierva frac ición abar onsabilidad

oy pronun. de las li icial para

abilidad a

ite la pro

被此



MARTE

Compañía Portuguesa de Seguro

SEGUROS MARITIMOS

Capital: 2.500.000 pesetas



Compañía Nacional de Seguros

Capital autorizado: Esc. 2.000.000 Pesetas, 10.000.000

> Capital realizado: Esc. 250.000. Pesetas, 1.200.000.

Dirección general para España: FRANCISCO TEROL Y JIMENEZ

Teléfono S-1.676 APARTADO 835

Plaza de la Indapendencia, 9.-MADRID

Dirección telegráfica y telefónica: SEGUROSTEROL

J. Maeztu L.º Compañía

CONSTRUCCIONES NAVALES

VIGO.BOUZAS

MAESCIA - VIGO -- TELÉFONO 161 Telegramas Telefonemas

Constructores de toda clase de embarcaciones, máquinas, calderas, ac-

cesorios, etc., etc. Especialidad en vapores de pesca, para la pareja y sardina.

Reparaciones de buques.

Pidanse presupuestos.

PARA 1919-1920

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

Comprende la situación finan-ciera de las 5.00 | Sociedades existentes en España, un estudio económieo de nuestra riqueza nacional, así como del estado actual de nuestra Hacienda, con minuciosos datos de la Agricultura, Mineria, In-dustria, Banca, Bolsa, Comercio, Comunicaciones, etc.

Pedidos de ejemplares a «Ilustración Financiera».

Calle de Rodríguez San Pedro, 60. MADRID

...................... IBARRA Y COMPANIA

SEVILLA

VAPORES DE LA COMPANIA

Cabo Roca, 1.582 toneladas; Cabo San Sebastián, 1.583; Cabo de la Nao, 1.558; Cabo Trajosa, 1.496; Cabo San Martin, 1.861; Cabo Espartel, 1.249; Cabo Sen Vicente, 1.817; Cabo San Antonio, 1.991; Cabo Quejo, 1.691; Cabo Fañas, 1.691; Cabo Palos, 1.697; Cabo Trafalgar, 1.518; Cabo Ortegal, 1.453; Cabo Creus, 1.421; Cabo Prior, 1.026; Cabo Silleiro, 1.026; Itálica, 1.070; La Cartuja, 808; Triana, 748; Vizcaya, 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.

Una

El g servie

el estu penias

bustib ma po

la nav

mía, el

taj080,

por de

recers

dida (

en los

vegaci

de car

para s.

blecies

petróle

los ba

aplaza del me

Un : de qui

razón

carse,

ciona

que a

ción o

que q

aun c naveg

una e

aplica cos m consid

su imp

afirma al mo

con in

orient

hacer

tiempe

su est

Pue

pitán (cántari

Dest

des de vio do

Se i

vincia beta, c y Mer Se

teria c

fanter

Meiste

sor de

mer c

noso.

Ide gunde

Ide leria .

Cante

Jaime

Real

mejo

Gr dad a

Los rés tie

En

En]

No

Des

DESINFEC. TANTE del mundo. Purifica el aire por enrarecido que

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

CUBE HIGIE-NIOUE

Representación general para España y Portuga': L. Montilla.-R. Ingunza

ROLLO, 2.—MADRID

Hijos de J. BARRERAS

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.

Astilleros, talleres mecánicos de construcción, máquinas y calderas para la Marina.—Fábrica de fundición se envian presupuestos, plano y especificaciones al solicitarlos

VAPORES CORREOS TRASATLÁNTICOS

Pinillos, Izquierdo y C.ª, de Cádiz.

SERVICIO AL BRAS'L Y RIO DE LA PLATA per les nueves y rápides vapores

INFANTA ISABEL...... de 10.000 toneladas (dos hélices).

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

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.

SERVICIO QUINCPNAL

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

VIAIES

ITINERARIOS

COMBINADOS

con NORTE, CENTRO

Sud América.

(Societa Riunite Fiorio, Rubattino e Lloyd Italiano)

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

MANUFACTURA MECANICA **EIBARRESA**



Escopetas finas de caza

y tiro pichón.

PROVEEDOR DE LA REAL CASA Eibar (Guipúzcoa)

Premio de Henor en la Exposición de Buenos Aires.

Azopardo v G.ª CONSIGNACIONES ADUANAS - EMBARQUES

Marca registrada.

The International Paint & Compositions

(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

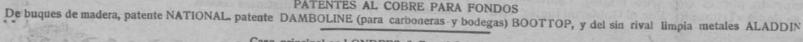


Marca registrada.

Patente Internacional.

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

Fabricantes de los esmaltes y conocidas pinturas preparadas "Lagoline" PATENTES AL COBRE PARA FONDOS



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 · 通知,在1000年代,在1000年代,在1000年代,



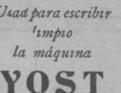
ITALIANA

"LA VELOCE"

La mejor máquina para escribir :

Usad para escribir 12mpro la máquina

No trene cinta





Comparad la escritura de la máguina

Y 051 contodas 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 SPEZIA (Muggi no) Talleres mecánicos y fundición: TORINO, Vía Cuiteo, 20

ESPECIALIDAD EN LA CONSTRUCCIÓN DE

Torpederos sumergibles y motores marinos de combustión

com los que surte a las Armadas Brasileña, Británica, Danes, Española, Italiana, Rusa, Norteamericana Portuguesa y Sueca.

Construcción de buques de guerra y mercantes

Motores de combustión, tipo Marin, para buques de guerra y mercantes.

ASTILLEROS Talleres mecán cos y fundición. Correspondencia: Specia (Italia). Telegramas: Mecanurgos-Torino. Telegrama: Austoscafi-Pertusola. Teléfono: 228-275- pezia. Teléfono: 247-2498-6501-Torino.

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

cede gata

Si

Ittn