

# DIARIO DE LA MARINA

PERIÓDICO INDEPENDIENTE

ANO LI

REDACCION Y ADMINISTRACION: PELIGROS, 3, ENTLO. DCHA.-TEL. 2.931

Madrid 15 de Diciembre de 1919

DOS EDICIONES DIARIAS

Núm. 15.528

## El desenvolvimiento marítimo comercial norteamericano

Todavía repercute en los círculos navales la declaración enfática del presidente del Comité naval de los Estados Unidos, mister Hurley, hecha en nombre de su Gobierno respecto de la Marina mercante americana.

Esa declaración solemne de la nobleza de fines perseguidos por América durante la guerra, hecha poco después de haber cesado las hostilidades, tropieza hoy que la paz está firmada con un rudo inconveniente en la política naval de América. Conviene recordar las primeras manifestaciones.

Mister Hurley se expresaba hace algún tiempo en estos términos, poco más o menos: «Sería monstruoso pensar que los Estados Unidos, que, para los objetivos comunes de la guerra, construyeron una formidable flota mercante acudiendo en auxilio de los aliados, sacasen partido al terminar la guerra para perjudicar el comercio marítimo de los países que en lucha con los alemanes vieron diezmar sus flotas mercantes.

«Al acabar la guerra—agregaba en su declaración el presidente del Comité Naval Americano—procuraremos con todo empeño que se distribuya equitativamente esa flota superflua entre los pueblos que han sacrificado su comercio y su tráfico marítimo por la causa común.»

Esa solemne declaración fué acogida en Inglaterra con franca hilaridad y los periódicos del mundo marítimo se mofaron de los países que alimentaron o acariciaron ilusiones respecto de semejante promesa.

Por extraño que parezca, no faltaron cándidos que creyeron en ella, y en Francia, en Italia, y aun en Bélgica, hubo quienes abrigaron la esperanza de que la flota «superflua» norteamericana se repartiría «como pan bendito» entre los países que entraron de buena fe a formar parte de la famosa Liga de las naciones.

Pero pasan días, semanas, meses y los americanos no hacen ni dicen nada que pueda parecer que tratan de llevar a la práctica aquel su «bello propósito».

Esos países aliados, sobre quienes habrían de recaer los primeros frutos de la generosidad norteamericana, aguardan en vano a que sus mutiladas flotas mercantes se refuercen, nutran y fortalezcán en la adquisición de la parte alícuota y proporcional de la «superflua» flota comercial norteamericana.

Recordar hoy esto por el mismo placer de que renazcan ilusiones amargas y engañosas resulta harto cruel; y la esperanza que había empezado a atenuarse, está ya casi desvanecida en los países aliados que pensaron reconstituir marinas comerciales merced al auxilio providencial y amistad de los norteamericanos.

Desde luego hay que contar en que los Estados Unidos, lejos de pensar en disminuir sus efectivos marítimo comerciales, en lo que se preocupan es en la manera de aumentarlos; y ya se conocen diversos proyectos que están en estudio para lograr que la marina mercante norteamericana sea, en cantidad y calidad, la más importante de cuantas puedan contribuir al desenvolvimiento mercantil de los Estados Unidos.

Después de todo es lógico y natural que así sea, porque Norteamérica, por su rango internacional, por el gran desarrollo económico que ha adquirido y por la trascendencia de su influjo en los mercados mundiales necesita que su tráfico marítimo disponga de los elementos propios y adecuados a su gran importancia.

Por lo demás, Norteamérica, por la doctrina moscovita tiene que continuar sus pasos gigantescos para lograr que primero en el continente colombino y después en el mundo, no haya quien pueda la sobreponerse a su grandeza.

de la Federación como garantía para responder de los créditos de los comerciantes asociados.

También se adoptaron los siguientes acuerdos: Teniendo en cuenta que el Congreso sindicalista ha aprobado la acción directa y los actos de sabotaje recientemente realizados, se creará una Mutualidad patronal para indemnizar a los socios perjudicados.

Teniendo en cuenta que los obreros adscritos a los patronos son constantemente amenazados de muerte, se ampliará el seguro de vida que ya tienen los patronos a dichos obreros, para que éstos o sus familias puedan percibir 50.000 pesetas en los casos correspondientes.

Por último se dió cuenta del firme propósito de la Patronal de continuar el «lock-out» hasta conseguir los fines que se persiguen y que determinaron su implantación.

Por lo demás, termina la segunda semana del «lock-out» patronal sin variación notable, continuando la paralización del trabajo y cerradas todas las tiendas.

El aspecto de la ciudad es el mismo de los días anteriores.

En las barridas tampoco se registran, hasta ahora, incidentes.

En el puerto la paralización sigue siendo completa. El movimiento de entrada y salida continúa siendo escaso. El «Nipon» llegó un vapor italiano que debía cargar, y salió en las pocas horas para Tarragona, en vista de la situación de nuestro puerto. Otro vapor, que también aquí era esperado, pasó de largo, dirigiéndose a Tarragona a descargar su mercancía.

### EN MALAGA

**Vuelta al trabajo.—Formidable escándalo.**

MALAGA, 15.—Hoy se han presentado a sus jefes los dependientes de tejidos, ferreterías y otros, empezado inmediatamente a trabajar en el arreglo de las tiendas para poder abrir éstas normalmente. La mayoría de los presentes fueron admitidos. Con esto puede considerarse la huelga terminada.

Parece que esta decisión ha sido consecuencia de las violencias que un pequeño núcleo de huelguistas cometió en días pasados.

Al darse cuenta en la Asamblea de dependientes del acuerdo de volver al trabajo, promovióse un fenomenal escándalo, teniendo necesidad de intervenir la Policía.

### PRUEBA DE UN PARACAIDAS

En el campo de Tiro Nacional se efectuó con deslumbramiento la prueba de un paracaídas por su inventor, Turkist Greco.

Milares de personas acudieron al lugar indicado para presenciar la práctica del ejercicio.

El retraso con que se efectuó la prueba irritó a los espectadores. Se promovieron algunos alborotos, que ahogó la fuerza pública.

La prueba del aparato se realizó, al fin, después de ciertas incidentes, con éxito feliz.

## LOS CONFLICTOS SOCIALES

### El «lock-out» en Madrid

Anteayer sábado, según estaba anunciado, comenzó el «lock-out» acordado por los patronos del ramo de construcción. En todos los talleres y todos los tejidos, al pagar los jornales correspondientes a la semana, se advirtió a los obreros que todos quedaban despididos y que no se reanudarán los trabajos hasta cuarenta y ocho horas después de haber cesado todas las huelgas y boicots que existen en Madrid.

El número de obreros a quienes afecta esta medida es de 20.000.

### Los tranvías

Los tranvías asociados en la Casa del Pueblo tienen anunciada la huelga para mañana martes, secundados por los obreros de gas y electricidad; pero parece que el paro no será completo, porque los tranvías católicos asociados en «El Trolley» y los libres han aceptado las mejoras concedidas por la Empresa.

### Los fabricantes de pan

El gremio de fabricantes de pan ha tomado el acuerdo de entablar contra el ministro de Abastecimientos que sea designado en el nuevo Gobierno la demanda de responsabilidad civil ante el Senado, a que autoriza la ley de 5 de Abril de 1904 y el reglamento par su ejecución.

Se fundará esta demanda en la infracción de la ley de Subsistencias y de los artículos del Código civil, que definen los derechos de propiedad y posesión y establecen sus garantías.

### EN BARCELONA

**Importantes acuerdos de la Federación patronal**

BARCELONA, 15.—En la Federación patronal se han reunido los delegados de los diferentes gremios que componen la Asociación, a adoptar acuerdos muy importantes.

Por aclamación fué aprobada la proposición siguiente:

Teniendo en cuenta el estado financiero en el que ha influido principalmente la baja de los francos, y como consecuencia de ello que la Banca haya rebajado los créditos al comercio el Comité de la Federación patronal ha acordado entregar a la Banca todo el capital

## Figuras ilustres de la Confederación internacional para la exploración del Mediterráneo

### El almirante Leonardi-Cattolica

A la Conferencia internacional para la exploración científica del Mediterráneo, que acaba de celebrarse en esta corte, han concurrido personalidades extranjeras de extraordinario relieve por sus conocimientos científicos.

Debemos citar, en primer término, entre esas personalidades, al presidente de la Comisión italiana, vicealmirante R. N. P. Leonardi Cattolica, senador del Reino y collar de la Orden Suprema de la Anunziata.

Es, no sólo una autoridad en la ciencia, sino además de una extraordinaria actividad práctica.

Profesor libre de Astronomía en la Universidad de Génova y corresponsal de los Liceos, dirigió durante siete años la Oficina Hidrográfica de la marina italiana, a que transformó en Instituto Hidrográfico, convirtiéndolo en un Centro de cultura y de progreso de las disciplinas náuticas.

En esta misma época inició la publicación de los importantes «Anales hidrográficos», redactó el derrotero de las costas de Italia, dirigió las campañas hidrográficas que sondearon toda la costa del Adriático y publicó los correspondientes catálogos de navegación además de ejecutar una importantísima serie de observaciones astronómicas.

Autor de varias obras, es especialmente conocido por el «Tratado de navegación», el «Tratado de Geodesia y Topografía», el «Tratado de Astronomía Geodética» y el «Tratado de los feros y señales de las costas». Algunos de estos trabajos han sido adoptados en España.

Actualmente es presidente del Consejo Superior de la Instrucción Náutica y de la Comisión permanente para el estudio de las costas; fué ministro de Marina tres años y medio durante la guerra lítica. El creó el Cuerpo de los oficiales especialistas hidrográficos de la Marina de guerra, y a él se debe el haber hecho pasar, venciendo numerosas dificultades, la Instrucción náutica mercantil del Ministerio de Instrucción pública a la de Marina y haber reformado y renovado dicha Instrucción y los Institutos náuticos.

Tales reformas han sido complicadas y de capital importancia para los estudios en el campo técnico marítimo y, lo que es más importante, en el campo económico, habiendo

conducido a una organización modelo que reúne tres especies de escuelas:

Primero. Escuela náutica para los grados inferiores de la Marina mercantil, escuelas que hasta hace poco no existían y que permitirán tener patronos de una cierta cultura.

Segundo. Escuelas medias para los grados superiores (capitanes, maquinistas y constructores navales) completadas por campañas de instrucciones prácticas.

Tercero. Instituto Superior Naval (que no existía precedentemente) para formar los profesores de disciplinas navales; los capitanes y maquinistas superiores destinados al mando y dirección de máquina de los grandes trasatlánticos; los armadores y directores de las sociedades de navegación y en general todo el personal que en las haciendas privadas y en las oficinas administrativas se ocupan del movimiento marítimo bajo el punto de vista económico industrial.

Esta orientación dará ciertamente un gran impulso a los estudios náuticos en Italia, y para despertar aun más la conciencia marinera en el país el almirante Leonardi Cattolica, cuya actividad renovadora es extraordinaria, ha fundado hace poco en Roma la «Rassegna Marittima Aeronáutica Illustrata» de la cual han aparecido los primeros números y con el concurso de las plumas más insignes y competentes estudia las cuestiones fundamentales de la marina militar y mercantil de las industrias marítimas y de la aeronáutica.

Podemos finalmente anticipar a nuestros lectores que el almirante Leonardi Cattolica, por su indiscutida autoridad científica, será nombrado representante de Italia en el Comisariado de la Exposición Marítima Internacional de Barcelona.

**El subalmirante Domingo Marchini** Pertenece el subalmirante Marchini al Comité Topográfico italiano y es actualmente director del Instituto Hidrográfico.

Además de importantes estudios sobre las mareas, ha realizado varias campañas hidrográficas, siendo especialmente notable la que efectuó en el mar Rojo para completar las cartas de la zona italiana en este mar, en e que también llevó a cabo importantes experiencias de pesca que han servido de base para constituir varias sociedades para la explotación pesquera de aquellas aguas.

Durante la guerra europea dejó el Instituto para mandar en primer lugar el explorador «Marsala» de la división de cruceros del B. I. J. Adriático, que fué muy activa; pasó después a la defensa contra los submarinos en el golfo de Génova, y luego, al mando de la Estación Naval en el mar Rojo y Océano Índico, y finalmente, al mando del dreadnought «Andrea Doria», buque almirante de la escuadra de combate italiana, en cuyo cargo obtuvo el ascenso al grado de almirante.

### EL INFANTE DON ALFONSO

## SU VIAJE A FRANCIA

En el expreso de Hendaya marcharon anoche los infantes doña Beatriz y don Alfonso de Orleans. Representantes de la familia Real, del Ejército y de la grandeza, fueron a la estación del Norte a despedir a los viajeros.

Durante su breve estancia en Madrid, el infante don Alfonso ha hecho continuos ejercicios de aviación en Cuatro Vientos, siendo muy felicitado por cuantas personas han presenciado sus vuelos.

Aún cuando se reconoce que su presencia en España sería útil para fomentar el desarrollo de la aviación militar española, se ha creído conveniente, por diversas razones, que el infante don Alfonso salga en viaje de Comisión por el extranjero para estudiar acerca de la producción de aparatos aéreos en Francia y en Inglaterra.

Se cree que los infantes fijarán su residencia en Suiza.

## En sufragio de unas víctimas

MALAGA, 15.—Se ha celebrado, a bordo del «España número 4», una misa en sufragio de las víctimas de la catástrofe ocurrida a bordo del mismo barco, al llegar a Montevideo.



**Excmo. Sr. D. José Cavalcanti de Alburquerque y Padierna** Ascendido a General de división

## DIARIO DE LA MARINA

Peligros, 3.—Tel. 2.931





# 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 SUSCRIPTO ES**  
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 Espartel, 1.249; Cabo San Vicente, 1.817; Cabo San Antonio, 1.991; Cabo Quejo, 1.691; Cabo Peñas, 1.691; Cabo Palos, 1.697; Cabo Trafalgar, 1.518; Cabo 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.



La mejor máquina de escribir. La más sencilla de manejar. La más duradera. La más perfecta. La más económica. La que está al alcance de todas las fortunas y sueldos.

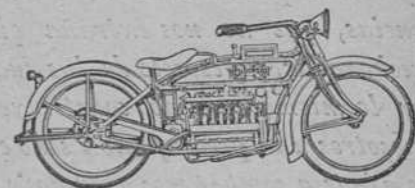


REPRESENTACION GENERAL PARA

**España**

Viuda e hijos de F.órez-Estrada Bárbara de Braganza, 20. — MADRID

La motocicleta mejor y más rápida



**EXCELSIOR**

AGENCIA GENERAL PARA ESPAÑA Viuda e hijos de F.órez-Estrada Exposición: Bárbara de Braganza, 20 Talleres y Garag.: Regueros, 6, Madrid

# THE MODERN TRANSPORT CO. LTD

Coal and Coke exporters, contractors and Bunker Factors

Glasgow, Hull, West Hartlepool, London

Agente general pour l'Espagne:

**Etienne Rastier**

GENERAL PORLIER, 1.-MADRID

Telegrammes REITSAR. Teléfono 1.373, S.

Sub-agencias en Sevilla, Barcelona, Zaragoza, Valencia y Bilbao

## Ansaldo - San Giorgio

SOCIEDAD ANONIMA

Capital: Liras 22.000.000

Domicilio social: TORINO, Via Cuneo, 20.-Astilleros en SP. ZIA (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

Astillamiento y reparación de buques

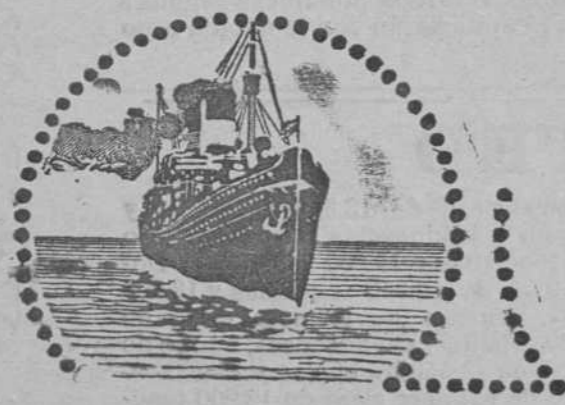
Motores de combustión, tipo Marino, para buques de guerra y mercantes.

ASTILLEROS

Correspondencia: Spezia (Italia).  
Telegrama: Austoscaii-Pertusola.  
Teléfono: 225-275-pezia.

Talleres mecánicos y fundición  
Telegramas: Mecanurgos-Torino.  
Teléfono: 247 2498-6301-Torino.

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



## VIAIES

ITINERARIOS

COMBINADOS

con

NORTE, CENTRO

y

Sud América.

**NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA**

(Societa Riunite Fiorio, Rubattino e Lloyd Italiano)

"LA VELOCE"

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

# Hijos de J. BARRERAS

INGENIEROS.-VIGO

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

Más de 400 vapores, procedentes de esta Casa, construidos para España, Portugal, Francia y Africa. Astilleros, talleres mecánicos de construcción, máquinas y calderas para la Marina. — Fábrica de fundición calderería, talleres de reparaciones de buques.

SE ENVIAN PRE-UPUESTOS, PLANO Y ESPECIFICACIONES AL SOLICITARLOS

## VAPORES CORREOS TRASATLÁNTICOS

# Pinillos, Izquierdo y C.ª, de Cádiz.

SERVICIO AL BRASIL Y RIO DE LA PLATA por los buques y rápidos vapores

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

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

Salidas de Barcelona cada veinte días

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

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

SERVICIO 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 8.000 id.  
BALMES..... de 6.500 id.

## MANUFACTURA MECANICA EIBARRESA

Escopeta finas 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 Co., Ltd

(Antes HOLZAPFELS LT.)

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 antioleosa 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

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



Marca registrada.



Marca registrada.