

DIARIO DE LA MARINA

PERIÓDICO INDEPENDIENTE

Redacción y Admón. Peligros, 3, Teletn., 2-931

Director: ALFONSO RUIZ DE GRIJALBA

Madrid 16 de Junio de 1921

Gerente: MANUEL MONTILLA Y GARCÍA

AÑO LIII—Núm. 10 687

PROBLEMAS MARITIMOS

Unas 480.000 toneladas, es decir, más de la mitad del tonelaje nacional, se encuentran inactivos en España y en algunos del extranjero, experimentando los efectos de la actual crisis de los transportes marítimos.

El resto de nuestra flota mercante se sostiene con gran dificultad, realizando verdaderos sacrificios a expensas de exigüos sobornos con los que apenas pueden atender las obligadas e indispensables atenciones que requiere cualquier expedición trasatlántica o costera.

Bien conocida es la baja que se operó en la cotización mundial de los fletes, como era de esperar, en forma lenta y de progresiva disminución, sino tan bruscamente, que en el solo intervalo de unos días los fletes trasatlánticos descendieron de 125 cholines toneladas, a 40 y hasta 35 cholines.

En cambio, los carbones sostienen sus precios, y algunos se cotizan a 125 y 140 cholines tonelada en puertos carboneros del Atlántico.

Si al elevado precio del factor combustible se suma el de las enormes tarifas que, por todos conceptos pesan sobre los buques no sólo en los puertos de gran tráfico, sino también en los de escasa o nula exportación, se comprenderá el obligado retraimiento de las Compañías navieras que hoy continúan pagando por concepto del seguro de su material, las mismas primas que abonaban durante el período de la guerra.

Nada hemos de decir acerca del precio actual de los pertrechos y efectos navales que requiere la conservación de un buque, ni tampoco de las elevadísimas facturas a que ascienden los trabajos en talleres de reparación, porque han aumentado en menos de cuatro años, en más de un 70 y de un 130 por 100, respectivamente.

Los gastos de entrada y permanencia en dique o varadero, aumentaron, como los de remolque y cualquier otro servicio, hasta los de auxilio, y respecto a las faenas de carga y descarga, estiva y desestiva, hoy son tres veces más costosas que hace cuatro años.

Otro gasto obligado y que grava al flete, es el que tributan los buques por obras de puerto, no sólo en aquellos que se están construyendo, sino en los ya construidos o por construir.

Y sin detenernos a enumerar multitud de obligaciones secundarias, cuyas partidas aumentan considerablemente el renglón de gastos, se comprenderá la paralización de más de la mitad de nuestro tonelaje y la amenza de que esta paralización aumente y con ella el daño que se infiere a la vida nacional, que no tardará en experimentar las lamentables consecuencias que de ello se derivarán, y a las que no serán ajenos los servicios ferroviarios que, como es sabido, viven y se desenvuelven a expensas del tráfico marítimo.

¿Qué medidas oficiales se han adoptado para remediar el grave mal que para la economía representa la crisis que está atravesando nuestra Marina mercan-

te? Ninguna que sepamos, y es doloroso tener que confesar que, en los planes de reconstitución nacional, no aparece nada nuevo que signifique protección positiva y eficaz a nuestro tráfico marítimo.

El asunto que nos ocupa es de tal importancia y de tan vital interés, que no admite demora su resolución; abandonar nuestra Marina mercante y no prestarle el apoyo y la asistencia oficial que requiere en estos críticos momentos tan importante rama de la riqueza pública equivale a entregar al pabellón extranjero el enorme volumen del total de nuestro comercio marítimo que asciende a la respetable cifra de 1.250 millones de pesetas.

ENRIQUE LOPEZ PEREA
Capitán de fragata

IDEA SIMPATICA

Mercado de plantas, flores y pájaros

La Junta organizadora de los festejos que han celebrarse durante la próxima verbena del Carmen ha tenido, entre otras, una iniciativa digna de aplauso: los concejales señores O. J. García, Miranda, Alvarez Herrero, Tito y Calzado y el teniente de alcalde del distrito de Chamberí señor García Revenga, han presentado con dicho motivo una proposición al Ayuntamiento cuyas conclusiones son las siguientes:

Primero. Que las 15.000 pesetas consignadas en el art. 3.º del capítulo IX del vigente presupuesto se dediquen íntegramente a establecer una Exposición, que luego quedará convertida en un Mercado de flores, plantas pequeñas y de adorno convertida en un Mercado y pájaros, con carácter definitivo en el Boulevard de Carranza, en toda su extensión, desde la glorieta de Bilbao a la de San Bernarde.

Segundo. Por los técnicos municipales se proyectará y presupondrá la construcción de un modelo para quioscos de hierro y cerámica, destinado a puestos de venta de flores, y otros ochos para la de aves, y que se instalarán con carácter definitivo.

Tercero. La Jefatura de Vías públicas, con cargo al presupuesto de este ramo, procederá a la ampliación del pavimento de cemento ya instalado afín de cubrir el paseo menos hasta los huecos y carreras de los árboles.

Cuarto. El alquiler de cada uno de los puestos que se establezca se llevará a cabo mediante concurso para el arriero durante un año, y estableciéndose una cuota mínima de 75 pesetas anuales cada quiosco, que deberá satisfacer desde el año próximo, y gratuitamente durante el ejercicio actual.

Quinto. Si de la cantidad expuesta quedase algún remanente, se destinará a premios con que estimular la riqueza las instalaciones.

Sexto. Los trabajos citados se llevarán con la celeridad precisa, al objeto de que la inauguración del Mercado tenga lugar durante los días del 10 al 20 del próximo mes de Julio, sustituyéndose con carácter provisional los detalles que no puedan ser ultimados.

tos al Gobierno, gritando: «¡Buenas noches, asesinos de mis compatriotas!» ¡Sois una partida de asesinos!

La mortalidad en Madrid

Durante el pasado mes de Mayo hubo en Madrid 1.100 defunciones, 388 menos que en igual mes del año anterior.

Las principales causas de defunción fueron las siguientes:

De fiebre tifoidea hubo 8 casos; de tifus exantemático, 1; de sarampión, 6; de escarlatina, 3; de coqueluche, 5; de difteria y crup, 8; de gripe, 36; de tuberculosis pulmonar, 128; ídem de las meningitis, 16; cáncer y otros tumores malignos,

70, meningitis simple, 55 enfermedades orgánicas del corazón, 74; bronquitis aguda, 42; ídem crónicas, 23; neumonía, 28, otras enfermedades de aparato respiratorio, 105, y nefritis y mal de Bright, 41.

El aprovechamiento de aguas y las concesiones mineras

Ayer publicó la «Gaceta» dos decretos de notoria importancia, referentes uno a materia de aguas y el segundo a la de minas.

Por la primera de dichas disposiciones se suspende la aplicación de la ley de aguas en lo concerniente a concesiones sobre aprovechamiento para fuerza motriz y usos industriales, que sólo se otorgarán, en consonancia con lo determinado por este Real decreto, a españoles y Sociedades constituidas y domiciliadas en España, siempre que el presidente del Consejo de Administración de aquéllas, sus administradores y gerentes con firma social, sean españoles.

Las concesiones para aprovechamiento de fuerza hidráulica se otorgarán por un plazo máximo de sesenta y cinco años pasados los cuales reverterán al Estado todos los elementos de explotación.

El todo o parte de la energía obtenida podrá el Gobierno exigir que se destine a determinados servicios públicos, y después de su aprovechamiento tendrá el concesionario la obligación de llevar el sobrante de fuerza a la red general de distribución de energía eléctrica una vez establecida.

En los aprovechamientos que excedan de 1.000 caballos, los concesionarios se obligarán a dar un 5 por 100 de la energía que produzcan a los Municipios, o las Diputaciones o al Estado para servicios públicos, al precio de coste, que fijará el Gobierno.

Todos los materiales y maquinaria empleados en las concesiones serán de producción y fabricación españolas, a menos que se demuestre que en España no se pueden obtener.

Mediante un artículo adicional, se regula el tránsito del antiguo al nuevo derecho.

El Real decreto referente a minas establece que las concesiones de éstas no se otorgarán más que a españoles o Sociedades constituidas y domiciliadas en España, siempre que el presidente del Consejo de Administración, los administradores, delegados, gerentes, directores con firma social e ingenieros encargados de las obras sean españoles y que los cargos ocupados por súbditos extranjeros no excedan de un tercio.

No podrán ceders ni transferirse las concesiones sino a personas o entidades que cumplan los requisitos expresados.

Los materiales y maquinaria de explotación y explotación de las minas serán de producción y fabricación españolas, salvo si se demuestra la imposibilidad de adquirirlos en España.

Los actuales concesionarios continuarán disfrutando de sus derechos, y tan sólo en las nuevas instalaciones se someterán a lo establecido en este decreto sobre materias y maquinaria.

Nombramientos consulares

Se ha concedido el «tégium exequaturo» a los señores M. Charles, cónsul de H. ítem en Palma de Mallorca; don Ernesto Ibáñez, cónsul honorario de Portugal en Valencia; don Francisco Llopis, vicescónsul honorario de Santo Domingo en Madrid; don Jacobo Benjumea, vicescónsul honorario del Perú en Cádiz; don Julio Parra, cónsul general de Panamá en Valencia; don Julio Hardison, cónsul de Panamá en Santa Cruz de Tenerife, y don Juan Stable, cónsul de Cuba en Alicante.

R. I. P.

Los proyectos de Fomento

Los proyectos del señor La Cierva han dejado de existir, como no podía menos.

Han sucumbido porque nacieron en realidad sin vida, y no podía dársele su autor por mucho que les aplicase el cambio de sires a que sometió su obra.

Primero el señor Gasset, con acierto insuperable; luego Cambó, con un conocimiento profundísimo, analizaron la obra descollada del señor La Cierva, con la que pensaba llegar a ejercer la dictadura más omnipotente que se ha conocido.

No creemos que los famosos proyectos necesiten de más oposición para ser enterrados; pero por si aún se pretendiera hacer creer a las gentes en manobras políticas, tal vez sea el propio señor Maura quien actúe de enterrador.

Ayer, después de la sesión, la opinión dominante en el Congreso, como luego fuera del recinto parlamentario, era la de que la vanosprovisación de problemas de verdadero interés nacional había imaginado el señor La Cierva, creyendo que la necesidad y realidad palpables de menesteres apremiantes para la vida del país podía satisfacerse a la sombra de un buen rótulo sin contenido forma; pensando acaso que se puede proveer a las apetencias nacionales con los excesos de un verbo fecundo, pero sin más formales sustancias, habiéndose pasado a mejor vida.

Para nosotros el suceso, por esperado, no nos ha producido la menor sorpresa. Sabíamos que los insustanciales y perjudiciales proyectos del sucesor del señor Espada, de tan deleznable construcción, caerían al primer examen sereno y razonado que de ellos se hiciera. Ha llegado ese examen y por partida doble; primero, con el competentísimo discurso del señor Gasset, que ayer elogiamos cumplidamente en este mismo lugar de nuestro periódico; después, con el muy concienzudo pronunciado por el señor Cambó, y la vana urdimbre donjuanescas cayó por tierra como castillo de naipes...

Quedó evidenciado por las intervenciones de esos dos exministros, más cruelmente para el autor de los proyectos por la del señor Cambó, que si es verdad que España está necesitada de mejoras en sus ferrocarriles, en sus carreteras, en sus obras fluviales, en todo cuanto rotulariamente y a la ligera inventarían los proyectos del sucesor del señor Espada, no es elocinosa seguir para todo eso el que propone el señor La Cierva, ni los términos en que formula sus planes son aceptables, ni h y en esos proyectos cosa digna, no ya de aprobación, ni siquiera de respeto.

El señor La Cierva «quedó ayer para septiembre», pero con la agravante de que «no podrá aprobar», sino se aviene a presentar entonces y tras una labor que necesitara su trabajo de toda la cáncula «otros proyectos» recogiendo las propuestas de competencia y buen sentido que le han ofrecido ya los señores Gasset y Cambó y las que para hacer viable su engendro le seguirán ofreciendo futuras intervenciones parlamentarias. ¿Se avendrá el señor ministro de Fomento a un papel tan desproporcionado con sus vanidades? Allá veremos.

UN DESCARRILAMIENTO

Varios heridos leves

A la entrada del túnel inmediato a la estación de El Chorro, Málaga, descarrilaron cinco coches del tren correo descendente.

Varios viajeros sufrieron lesiones de carácter leve.

De Málaga salió un tren de socorro y recogió a los viajeros.

En la mañana de hoy quedará expedida la vía.

Alemania y las reparaciones

La Comisión de Reparaciones de Francia ha llegado a un acuerdo con los alemanes.

Este acuerdo supone para Alemania una obligación global de 12.000.000.000 de marcos oro para satisfacer lo previsto en el artículo 2.º del estado de pagos cuyos cupones serán reemplazados ulteriormente, a petición de la Comisión citada.

También redactó los artículos 6.º y 7.º del Protocolo, relativo a la aplicación del art. 238 del Tratado, que trata de las restituciones de las especies, valores, objetos de todas clases, ganado, material industrial, agrícola y tranviario.

Además, ha notificado a Alemania los plazos prescritos para las entregas mensuales a Francia, Bélgica e Italia de 240 metros cúbicos de madera durante cuatro meses, señalando que esos plazos deben ser estrictamente observados.

Concedió un plazo suplementario de tres meses a todos los Estados surgidos del desmembramiento de la monarquía austro-húngara, a fin de permitirles que terminen el estampillado de los títulos de la antigua Deuda pública austriaca, con arreglo a lo que previene el Tratado de San Germán.

La huelga minera en Inglaterra

Noticias varias

Todavía no se ha recibido en Londres ninguna información definitiva respecto al referéndum de los mineros sobre la reanudación del trabajo.

Sin embargo, por los resultados parciales, se puede decir que los partidarios de la lucha a ultranza son más numerosos de lo que se creía.

En Gales del Sur, la mayor parte de los resultados parciales dan una mayoría más o menos grande, contra las proposiciones de los patronos.

No se puede decir lo mismo de las cuencas de Escocia, donde, por el contrario, la actitud es más conciliadora.

Hay que tener en cuenta que para que continúe la huelga será necesaria una mayoría de dos tercios contra la reanudación del trabajo.

Merced a la intervención del ministro de Trabajo, ha quedado aplazada, cuando menos por ahora, la huelga general con que amenazaban los obreros metalúrgicos.

Los patronos han acordado demorar hasta últimos de este mes la aplicación de los nuevos salarios fijados por ellos.

En la tarde, en la Cámara de los Comunes, dicho ministro ha declarado que conferenció ayer y esta mañana con los representantes de los obreros y patronos metalúrgicos, y que, debido a sus instancias, éstos y aquellos están negociando a estas horas un arreglo del conflicto.

La huelga de «chauffeurs»

Anoche quedó planteada en Madrid la huelga de conductores de automóviles y motocicletas destinados al servicio público.

La huelga no ha obedecido a un acuerdo de la Directiva de la Sociedad del tráfico rodado, sino a un acuerdo particular adoptado por los «chauffeurs», como protesta contra el atropello de que había sido víctima un compañero.

Según nuestras noticias, en la tarde de ayer un «chauffeur» tuvo un incidente con un guardia de Seguridad, a

consecuencia del cual el «chauffeur» resultó herido por el guardián.

El herido, que estimó la agresión injustificada y la consideró como un atropello, se presentó en la Inspección de Vigilancia de la Dirección de Seguridad, donde le manifestaron que, con arreglo al último Real decreto, no podía admitir la denuncia, por presentarse contra un funcionario del Cuerpo de Seguridad.

Marchó a la Comisaría, y allí le manifestaron lo mismo. En vista de esto, reclamó ser asistido en una Casa de Socorro, y, con el certificado de médico, se presentó en el Juzgado de guardia, donde presentó la denuncia, que le fué admitida.

Después el «chauffeur» se trasladó a su Sociedad, y dió cuenta del atropello de que había sido víctima.

Inmediatamente los compañeros adoptaron el acuerdo de suspender el servicio.

La decisión se cumplió con la misma rapidez con que había sido adoptada, y, a primera hora de la noche no circulaban ni un coche ni una «moto».

Los pocos que transitaban eran de particulares, e iban conducidos por sus dueños, en la mayoría de los casos.

Incidentes

El paro ha dado lugar a varios incidentes, por fortuna sin importancia.

Miércoles a las ocho, pasaron por la Puerta del Sol dos automóviles que, por lo visto, iban ocupados por «chauffeurs», que, aprovechando el paro, se proponían darse un paseo; pero los vieron otros compañeros y les obligaron a encerrar.

En la calle de la Motte también detuvieron los huelguistas a otro coche. Como el vehículo sufriera alguna avería, los huelguistas lo condujeron hasta la calle de Jesús del Valle, donde encierran.

En la calle de Colón, esquina a la de Fuencarral, los salieron al paso varios agentes de Vigilancia y varias parejas de Seguridad, que acompañaron a los huelguistas conductores del «auto» hasta el «garage» y se los llevaron luego a la Comisaría detenidos.

En el local de la Asociación de Cocheros de la Casa del Pueblo se reunieron anoche las Juntas directivas de las sociedades del tráfico rodado para tomar acuerdos en vista de lo ocurrido.

La resolución fué celebrar mañana, a las cuatro, un mitin para adoptar el acuerdo que precede.

Lo que dice Millán

El nuevo señor director de Orden público, fué interrogado por los periodistas sobre la huelga de conductores de automóviles de alquiler y motocicletas, limitándose a manifestar que los huelguistas no tenían razón, pero que esta huelga confía en que se resolverá sin incidentes y en plazo muy breve.

Luego lamentó las censuras que se le dirigen por el proyecto de reorganización de la Policía.

El problema terrorista

EN BARCELONA

Fallecimiento de un herido.—Análisis de un artefacto.—Agresión frustrada.

Barcelona, 16.—En el hospital de Santa Cruz ha muerto, a consecuencia de las heridas recibidas, Enrique Miguel López, electricista del Alcazar Español, agredido esta madrugada.

Según los informes de la Policía, Miguel pertenecía al Sindicato único.

Los jefes y oficiales de la Maestranza de Artillería han reconocido el artefacto encontrado el día 10 de Marzo en el terrado de la casa número 14 de la calle de San Antonio Abad.

Se trataba de una bomba de mano, de unos 600 gramos de peso, cargada con dinamita y provista de su correspondiente mecha.

De haber estallado hubiese ocasionado muchos daños.

Habiendo detenido Bernardino Ortiga por haber hecho en el Paralelo dos disparos de arma de fuego contra Felipe Miguel, el cual se proponía atentarse contra el padre de Bernardino, que iba en su compañía.

EN BILBAO

Procesamiento de dos sindicalistas.—Huelga resuelta.—Una agresión.

Bilbao, 16.—El juez de instrucción del

Ensanche ha decretado el procesamiento de los dos sindicalistas detenidos días pasados en la Sociedad Babilonia, los cuales motivaron los registros realizados en la Casa del Pueblo, de Madrid, en busca de explosivos.

Ambos procesados serán remitidos a Madrid.

Ha quedado resuelta la huelga de la fábrica de Echevarría.

En la Casa de Socorro de Baracaldo se presentó a curarse el obrero Vicente Rebollar, declarando que un grupo de desconocidos le agredió, causándole lesiones graves en la cabeza.

Congreso nacional Ferroviario

TERCERA SESION

A las tres de la tarde del día de ayer continuó sus deliberaciones el Congreso de Obreros ferroviarios, presidido por el señor Ossorio.

La Comisión de credenciales propuso al Congreso, y éste aceptó, la representación de La Carolina y Prolongaciones.

Un secretario dió lectura de una carta de la Sociedad de «chauffeurs» La Velocidad, interesando del Congreso vea si es ésta la ocasión propicia para realizar los trabajos encaminados a constituir en España la Federación nacional del Transporte.

El Congreso designó la Comisión que ha de dictaminar acerca de este extremo.

Seguidamente se dió lectura a un informe en que se propone se consideren como problemas de carácter general para la organización ferroviaria: la reposición de los ferroviarios seleccionados, implantación de la jornada de ocho horas en todos los servicios y pensiones de retiro para los ferroviarios en casos de vejez o inutilidad.

Por lo que a la jornada de ocho horas se refiere, se dice en este informe, que más bien que por un error del Gobierno, por una confabulación de éste con las Empresas, fueron nombrados unos Comités paritarios, que sirvieron únicamente para facilitar a las Empresas medios hábiles de burlar la ley, y que ahora, cuando se pretende establecer de una manera terminante lo que haya de hacerse, a fin de regular la jornada, se pretende por las Compañías que se declare «obligatorio y sin limitación el trabajo de horas extraordinarias», lo que significaría, de no impedirlo los ferroviarios, una renuncia por parte de éstos a los beneficios de esta gran conquista de la clase trabajadora.

En este informe se pide también que este Congreso declare de urgente necesidad la aplicación de retiros obreros y termina diciendo que todos los esfuerzos de la organización deben encaminarse a preparar, mediante una propaganda intensa, el espíritu de la masa ferroviaria, a fin de colocarla en condiciones de realizar una acción enérgica encaminada a conseguir la solución de estos problemas.

Intervinieron varios delegados para pedir aclaraciones al informe y fueron contestados por la Ejecutiva y la Ponencia.

Quedó aprobado por unanimidad el informe.

El secretario general manifestó que, de acuerdo con lo tratado en la sesión anterior, ha solicitado del Instituto de Reformas Sociales que se aplase la información que, en relación con la jornada de ocho horas y en nombre del Congreso, han de hacer los señores Trifón Gómez y Aníbal Sánchez.

Se acordó el aplazamiento, por lo que procede que el Congreso nombre una ponencia para que estudie esta cuestión, y una vez aprobado el informe que está presente, sirva de base para la labor que han de realizar los mencionados delegados.

Fueron nombrados para esta ponencia: Sánchez, de Valencia; Ossorio, de Vigo, y Valle, de Salamanca, conjuntamente con Trifón y Aníbal.

A continuación, los representantes de los organismos que tienen cuestiones pendientes con sus respectivas Empresas informaron acerca de la situación en que se encuentran éstas, haciendo los representantes de Secundarios de Castilla, Peñarroya, Salamanca, Cita y La Robla a Bilbao,

Cuevas, de Valmaseda, indicó el peligro que corren en la línea de La Robla los agentes de trenes por el estado en que se encuentra el material, lo que determina que diariamente se registren cortes en los trenes, que hacen muchas veces víctimas a los agentes.

Ossorio, de Vigo, hace notar que la Compañía de M. Z. O. V. sigue una conducta tal con aquel personal ferroviario, que puede asegurar el peligro inminente de que se vean precisados, quizá antes de terminarse las tareas del Congreso, a responder con la fuerza de la organización a los atropellos que la Compañía comete diariamente.

Otros delegados formularon diversas denuncias, y se convino en visitar al ministro de Fomento para encarecerle ponga remedio a estos abusos por parte de las Empresas.

La sesión se levantó a las ocho.

Bibliotecas públicas de Madrid

Servidas por el Cuerpo facultativo de Archiveros, Bibliotecarios y Arqueólogos, se encuentran abiertas, todos los días laborables, las Bibliotecas siguientes:

Museo Arqueológico Nacional, Serrano, 13, de ocho a catorce; los domingos, de diez a trece. (La consulta de libros requiere autorización del jefe del Museo).

Biblioteca popular del distrito de Alcala, ronda de Toledo, 6, de diez a doce y de dos a cuatro.

Biblioteca de la Escuela Industrial: Embajadores, 68, de ocho a catorce.

Escuela Superior de Arquitectura Estudios, 1, de siete a trece, a excepción de la segunda quincena del mes de Agosto que se dedica a la limpieza.

Biblioteca del Real Conservatorio de Música y Declamación, de ocho a catorce.

Jardín Botánico, de ocho a catorce: Facultad de Derecho, San Bernardo, 59, de ocho a catorce; los domingos, de once a trece.

Instituto Geográfico, paseo de Atocha, 1, de ocho a catorce.

Museo de Ciencias Naturales, paseo de Recoletos, 20, bajo, de ocho a catorce. (Las obras de Zoología, Botánica y Geología, pueden consultarse en el nuevo local del Museo, Palacio de la Industria y de las Artes (Hipódromo)).

Museo de reproducciones artísticas, Alfonso, XIII, 58, de ocho a catorce. (El mes de Agosto estará cerrado por motivo de limpieza).

Biblioteca Nacional, paseo de Recoletos, 20, de ocho a catorce. (Los domingos, de diez a una).

Escuela Industrial, San Mateo, 5, de ocho a catorce, excepción del mes de Agosto, que será de ocho a doce, por motivo de limpieza.

Real Academia de la Historia, León, 21, de diez y seis a veinte y de quince a diecinueve.

Archivo Histórico Nacional, paseo de Recoletos, 10, de ocho a catorce.

Sociedad Económica Matritense, Plaza de la Villa, de ocho a catorce.

Escuela de Veterinaria, Embajadores, 70, de ocho a catorce, a excepción de la segunda quincena del mes de Agosto, que se dedica a la limpieza.

Facultad de Medicina, Atocha, 104 y 109, de ocho a catorce.

Facultad de Farmacia, Farmacia, 2, de nueve a dos y de catorce a dieciséis.

Biblioteca popular del distrito de Chamberí, paseo de Ronda, 2, de diez y seis a veintidós. (Los domingos, de diez a trece).

Telegramas de la costa

Consejo de guerra

El Ferrol 16.—El contramaestre Luis Sánchez, acusado de haber hecho naufragar el vapor «Milán Carrasco», será juzgado mañana ante un Consejo de guerra, que presidirá el capitán de navío don Francisco Núñez.

Denderá a procesado el teniente de navío don José Cervera.

En dicho naufragio perecieron siete tripulantes.

Un buque hundido

El Ferrol 16.—Por noticias recibidas en la Capitanía general se sabe que el buque de Meras se hundió el vapor «Cánovas del Castillo», por abrirse una vía de agua.

El buque se ha perdido totalmente. Los tripulantes se vieron en inminente peligro, consiguiendo salvarse.

Un peligro para la salud pública

Las Palmas 16.—Los que llegan a este puerto, procedentes del de Dakar, traen peste sucia, por padecerse allí la peste bubónica.

Oficialmente se ha hecho constar que desde el 26 de Mayo al 2 de Junio se habían registrado en la población 22 defunciones por la peste.

Muchos extranjeros abandonan Senegambia, temerosos de contraer el terrible mal, y en este puerto se adoptan todas las precauciones para evitar el contagio.

CORTES

EN EL CONGRESO

Sesión del día 15 de Junio de 1921

Se abre la sesión a las tres y media bajo la presidencia del señor Sánchez Guerra.

En el banco azul, los ministros de Fomento e Instrucción pública.

Se aprueba el acta de la anterior.

RUEGOS Y PREGUNTAS

Los señores Solano, Seebold, Nacher Yanguas, Guerra, del Río y Bastos formulan diversos ruegos, a los que contestan los ministros respectivos.

Antes de consumirse las horas de esta parte de la sesión, el Presidente dispone que se pase al

ORDEN DEL DIA

El proyecto de Transportes

La Cámara se anima rápidamente, advirtiéndose un movimiento de expectación cuando se leyó el informe de Cambó a consumir el segundo turno con la totalidad del dictamen sobre los proyectos de Fomento.

El discurso de Cambó

La importancia del problema

Comienza el jefe regionalista haciendo constar que en todas partes los problemas políticos ceden ante los de transportes y obras públicas, que son los más trascendentales.

Sería lamentable—segrega—que el interés de partido hubiese en el Parlamento más alto que el interés del país.

Eso sería el desprestigio completo del Parlamento, que puede consumir la ruina de España o restaurar la nación, para bien de todo.

En España tiene ambiente la organización de los ferrocarriles y la construcción de obras públicas.

Pero falta el ambiente respecto a la forma en que han de resolverse tales problemas.

Jamás proyectos de esta naturaleza se han presentado con vaguedad; y aquí el programa que se refiere a la Compañía ferroviaria de M. Z. A. está improvisado en horas.

¿Puede aceptarse eso cuando, ante todo, en el plan ferroviario, debe atenderse al interés del Estado?

¿Cree su señoría que el programa de obras públicas debe prevalecer en la forma que se ha preparado?

Había del reparto de los volúmenes cuarto y quinto de su obra a los diputados, y pregunta si la han recibido. (Voces: ¡No, no!).

El señor ministro de Fomento: Se prepara el reparto de mil ejemplares.

El señor Cambó: En esos libros está la obra de conjunto de todos los ferrocarriles del mundo.

Soluciones de la cuestión ferroviaria

Voy ahora a examinar los dos puntos que aborda el proyecto del ministro.

El problema ferroviario puede tener dos soluciones: el ferrocarril de Estado y el de empresa.

Y hay una tercera de carácter mixto que se llama de régimen de convenciones.

En todas partes se comenzó por el régimen de empresa que ya no existe.

Ahora estamos en el de convenciones. El régimen del Estado tiene la ventaja de considerar que un sistema de ferrocarriles es un conjunto armónico.

Lo contrario ocurre con el régimen de empresa, como puede observarse en el mapa de España.

La unificación de material, de técnicos, de caja, de otra de las ventajas del régimen de Estado.

Pero éste tiene los inconvenientes de impli-

car enormes dispendios y de no poder prescindir de intereses y pasiones políticas.

Del régimen de empresa se ha pasado al de Estado por razones de carácter nacional.

En España estamos en este caso.

El problema es, si se ha de ir directamente a esto, o ha de pasarse antes por el régimen de convenciones.

El orador lee seguidamente las opiniones que expuso sobre el problema ferroviario en un libro suyo, en el que propone el régimen de convenciones como solución para el mismo.

Este sigue siendo mi criterio—dice.

En cambio, el proyecto del ministro, en lugar de dar una convención con las empresas, impone el consorcio, faltando a las concesiones, alterando la fecha de las reversiones, el orden jurídico al valor de las acciones y el derecho de propiedad.

¿Ha pensado su señoría en lo que esto supone al ir contra un interés legítimo?

Si el Parlamento deliberara sobre tales puntos, cometería una explotación; pero por culpa de un Gobierno conservador que le tenía a eso.

La política que hay que seguir es una política de garantías para el capital interior, evitando así las tentaciones del exterior.

Esto es lo que hacen todos los grandes países que se preocupan del porvenir. Esto hacen en Inglaterra y en Rusia.

En cambio, aquí un Gobierno conservador propone la nulidad de unas leyes de concesiones y la conculcación del Código civil.

¿Cree el ministro que si esto se realiza, continuarán los capitales acudiendo a facilitar las grandes obras? (Rumores.)

¿Quién se podrá fiar del Estado? ¿Qué garantías habrá para constar en la seguridad de los intereses de la Duda?

El ministro no ha medido las consecuencias de todo esto.

El régimen que propone es de expoliación y no de consorcio; pero de expoliación aparente, porque da por la violencia más de lo que se daría por convenio.

Yo comprendo que hay momentos en que un Estado tiene que realizar el máximo del sacrificio, cual es el de faltar a su palabra por que pelagra la vida nacional.

¿Pero estamos aquí en ese caso? No.

Además, dadas las condiciones de la ley del rescate, éste supone su espléndido negocio para el Estado y una ruina para las Compañías; pero de todo de la ley.

Voy a examinar el régimen mixto, el de convenciones.

Con este régimen, el Estado obtiene el máximo de ventajas con el menor sacrificio posible.

Lo que propone el ministro

¿Propone esto el proyecto del señor Clerve?

El consorcio que propone resume todos los inconvenientes de todos los sistemas sin ninguna de sus ventajas.

A las Compañías se les garantiza un 5 por 100 a cargo de la explotación; pero si ésta no rinde lo bastante, el Estado o aumentará las tarifas o habrá de cargar con el déficit.

Todos los gastos de material y obras reserarán también sobre el Estado con el proyecto del señor Clerve.

Con este régimen, el Estado no tendrá tampoco, en el dinero que adelante ni las ventajas de la acción ni las garantías de la obligación.

Y no se crea que ese dinero será en pequeña cantidad.

A la Compañía de M. Z. A. habrá de darle, según el señor Peña, ocho veces su capital, y después de esto, la Compañía seguirá mandando como antes.

Es decir, que tendremos todos los inconvenientes del régimen de Estado.

Y también todos los del régimen de empresa, porque seguirá la misma anarquía, sin unificar las líneas, ni el material, ni las tarifas, ni nada.

Además, se añade un nuevo elemento de perturbación, porque suprime la responsabilidad de la Compañía.

Se llega, pues, al colmo de la anarquía. (Grandes rumores.)

Las compañías no podrán perder, porque se les asegura un tanto por ciento, y así desaparece el estímulo.

De manera que se crea un sistema, en que las compañías no tienen interés, ni el Estado autoridad; un sistema que nos lleva al caos.

El aumento de tarifas

Ahora voy a estudiar lo relativo al aumento de tarifas.

Este aumento es inevitable.

Lo difícil es determinar su cuantía.

El proyecto establece que las tarifas habrán de sufragar todos los gastos de explotación, las cargas financieras, el 50 por 100 de

riesgos.

Banco Mercantil

SANTANDER

CAPITAL: Pesetas 6.000.000

Santander, León, Torrelavega, Reinos de Llanes y Santoña

Cuenta corriente, Cajas de Ahorros, Préstamos, Descuentos, Cuentas de crédito y toda clase de operaciones bancarias.

J. Maestú & Compañía

CONSTRUCCIONES NAVALES

VIGO-BOUZAS

Telegramas MAESCIA — VIGO — TELÉFONO 161
 Telefonemas
 Constructores de toda clase de embarcaciones, máquinas, calderas, accesorios, etc., etc.
 Especialidad en vapores de pesca, para la pareja y sardina.
 Reparaciones de buques.
 Pídanse presupuestos.

IBARRA Y COMPAÑIA 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 Martín, 1.861; Cabo Espartel, 1.249; Cabo Sⁿ Vicente, 1.817; Cabo San Antonio, 1.991; Cabo Quejo, 1.691; Cabo F^{as}, 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 pasaje 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.

COLEGIO DEL CARDENAL CISNEROS

Párvulos Primera y Segunda Enseñanza
 Incorporado al Instituto de San Isidro
 en 1881

Costanilla de Santiago, 6 Madrid

Este antiguo Centro de enseñanza, que cuenta con un excelente CUADRO de PROFESORES, ofrece como irrecusable garantía para las familias, los excelentes resultados, que sus alumnos han obtenido siempre, en los exámenes oficiales. Pídan BOLETIN, con detalles y condiciones al DIRECTOR

D. F. Barbero y Delgado

DOCTOR EN CIENCIAS FISICO MATEMATICAS

Société des Moteurs Chaléassière

Société Anonyme au Capital de 4.000.000 de francos

SAINT-ÉTIENNE



Moteurs a Combustion

Utilisation de tous les Combustibles liquides

HUILES DE HOUILLE

Pétroles	Moteurs fixes	Mazouts
*	Groupes électrogènes pour stations centrales	*
Naphtes.	Groupes de Secours pour Stations Hydro Electriques	Schistes

Moteurs marins Marine de guerre Marine de commerce
 Groupes Électrogènes de Bord

Agencia en España: Director, F. DURAND, Ingeniero.—Ap. 176.—Sevilla

ACADEMIA SERRATE

Especial de preparación para
 ingresar en el
 CUERPO DE CORREOS

Admite alumnos internos, medio pensionistas, vigilados o externos, recibiendo la enseñanza en la sección más en armonía con los conocimientos que posea el alumno, pudiendo solicitar clases especiales además de las generales. Los honorarios son 35 pesetas mensuales, los alumnos del ejercicio previo; 40, los de la oposición y 50, los que estudian la preparación completa. Los alumnos medio pensionistas abonarán 110 pesetas y los internos 200; la Academia Serrate cuenta con un cuadro de Profesores, Jefes del Cuerpo de Correos y técnicos en contabilidad. Es una de las Academias que ha ingresado en el Cuerpo de Correos, mayor número de alumnos, distinguiéndose de los demás opositores por la excelente preparación que han demostrado en los ejercicios de oposición.

San Bernardo número 1 pral.—MADRID

GRAN PREMIO DE HONOR EN LA EXPOSICIÓN UNIVERSAL DE BUENOS AIRES 1910

VICTOR SARASQUETA
 MANUFACTURERA MECÁNICA
 EIBARRESA
 Escorpio Fines de Casca y Tiro de Piezon

EIBAR (GUIPUZCOA) (ESPAÑA)

ANUARIO GARCIBALLOS

PARA 1919-1920

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

Comprende la situación financiera de las 5.000 Sociedades existentes en España, un estudio económico de nuestra riqueza nacional, así como del estado actual de nuestra Hacienda, con minuciosos datos de la Agricultura, Minería, Industria, Banca, Bolsa, Comercio, Comunicaciones, etc.

Pedidos de ejemplares a «Ilustración Financiera».

Calle de Rodríguez San Pedro, 60. MADRID

Cube higienique

OZ EL MEJOR DESINFECTANTE del mundo. Purifica el aire por su rareidad.

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

CUBE HIGIENIQUE OZ

Representación general para España y Portugal:
 L. Montilla.—R. Ingunza
 ROLLO, 2.—MADRID

Hijos de J. BARRERAS

INGENIEROS.-VIGO

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

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

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
 por los nuevos y rápidos vapores

NFANTA ISABEL..... de 10.000 toneladas (dos hélices).
 BARCELONA..... de 7.500 id.
 CADIZ..... 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.
CONDE WIFREDO.....	de 5.000 id.
MARTIN SAENZ.....	de 5.500 id.
PIO IX.....	de 6.000 id.
CATALINA.....	de 8.000 id.
BALMES.....	de 6.500 id.

MORTIS

Es el invento más maravilloso del siglo para la destrucción infalible de toda clase de parásitos, chinches, pulgas, piojos, polilla, mosquitos, ratones y ratas.

El insecticida "MORTIS", no tiene rival en el mundo, no mancha las ropas y su uso no es peligroso ni molesto.

Venta exclusiva en el Kiosco de Alcalá, 28, frente al Capricho.



The International Paint & Compositions Co., 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"

PATENTES AL COBRE PARA FONDOS

buques de madera, patente NATIONAL patente DAMBOLINE (para carboneras y bodegas) BOOTTOP, y del sin rival limpia metales ALADIN

Casa principal en LONDRES, 6, Broad Street Place, E. C. 2
 También casas en Glasgow, Liverpool, Cardiff, Génova, Copenhague, Nueva York y Ode (Rusia)
 Agencias y depósitos en todos los puertos donde hay dique

