EL TIEMPO (S. Meteorológico N.).—Probable para hoy. Cantábrico, vientos del Noroeste, cielo nuboso y ligeras lluvias o lloviznas; resto de España, buen tiempo. Temperaturas: máxima de ayer, 39 en Murcia; mínima, 11 en Santiago, Madrid: máxima, 33,8 (2,30 t.); mínima, 19,2 (5,50 m.); presión barométrica: máxima, 704 mm.; mínima, 701 mm.

EL DEBATE

El mejor juguete, el mejor amigo de los niños... Jeromín REVISTA INFANTIL

MADRID.—Año XXV.—Núm. 8.000 * Domingo 21 de julio de 1935 CINCO EDICIONES DIARIAS Apartado 466.—Red. y Admón., ALFONSO XI, 4.—Teléfonos 21090, 21092, 21093, 21094, 21095 y 21096

HEMEROTECA MUNICIPAL MADRID 22 JUL. 1935

Ayer comenzó a discutirse en la Cámara la reforma de la Reforma agraria

Por la Marina española

En la semana de la Virgen marinera EL DEBATE ha querido ofrecer a sus lectores un número extraordinario dedicado exclusivamente al mar, a las cosas y los hombres del mar, desde la Escuadra a los pesqueros y desde las playas a los trasatlánticos, sin olvidar recuerdos históricos que demuestren la aptitud navegante de la raza. Pero esto en segundo término, que hoy no queremos tanto sentir el peso de la Historia como atender a la realidad presente, base o, mejor aún, instrumento para forjar el porvenir.

Una visión de conjunto de lo que el mar es y puede—debe—ser para España. Quizás sea desmesurada pretensión que, sin embargo, hemos acometido. Porque es una verdadera necesidad nacional que los españoles conozcan el mar, todo lo que de la actividad marítima procede, toda la riqueza que allí existe y que, por desgracia, en mucha parte desaprovechamos, y los beneficios que de la Marina ha de obtener España, no sólo materiales, sino en rango y en dignidad internacional. Mas urge llevar a las inteligencias—lo decimos pensando en la Escuadra—la convicción de que en el mar tenemos mucho que defender. Cuando se conozca parecerá pequeño el esfuerzo en fomentarlo y escaso el sacrificio en preparar las armas de todas clases para protegerlo.

La actividad marítima se derrama como ninguna otra por todos los campos de la actividad humana. No se olvide que un buque, aun pequeño, es una ciudad y exige para su construcción el concurso de todas las artes. Por eso la riqueza que crea llega a rincones de la industria, insospechados para el profano. El "Queen Mary", inglés, da trabajo a cinco mil hombres fuera del astillero, y muchos laboran a centenares de kilómetros de la grada. Y cuando navegue será como otros muchos barcos de las naciones que se afanan sobre el mar, una aportación, un ingreso permanente en el conjunto de la economía, una ayuda continua a esa terrible balanza de pagos, preocupación de todos los ministros de Hacienda del mundo.

Razonamientos parecidos habían de hacerse con otras actividades marítimas: con las conservas de pescado, con los barcos de carga..... Pero, desgraciadamente, todo eso se mueve hoy como al margen de la vida española. Haced el examen. ¿No es cierto que entre las profesiones la de marinero es quizás la más desatendida en este movimiento social, un poco vertiginoso a veces, de los últimos lustros? El marinero y el campesino. ¡No se podía juzgar más cruelmente a un pueblo como España que diciendo estas cosas! Y, sin embargo, son verdad, como es verdad que en alguna ciudad marítima importante, donde existe un Instituto, una Escuela de Industrias y una Escuela de Comercio, en una ciudad que quizás tenga 80.000 habitantes, no existe Escuela náutica. Peor aún; la poseía y la dejó morir.

Y es tarea ociosa investigar las causas, sobre todo, establecer entre ellas la primacía. Caeríamos en un círculo vicioso y, por otra parte, no es esa nuestra intención en el día de hoy. Lo que pretendemos—ya lo hemos dicho—es conseguir que los españoles atisben siquiera cuál es su deber y cuál debería ser su destino en el mar. Que adquieran la convicción íntima, razonada, firme y segura de que el mar es la base de su grandeza futura, que deben atender a las cosas marinas como algo esencial.

Una necesidad y un deber. Pesan sobre los españoles siglos de historia trazada por rutas que ahora se convierten en sendas inexorables, marcadas todas en el Océano. Ahora más que nunca, porque ningún recelo puede enturbiar las relaciones, es preciso despejar para nuestros barcos y nuestros espíritus el camino del Atlántico. Pero no basta la claridad y la elevación del mensaje, ni los lazos del alma; hay que cuidar también al mensajero, que debe ser digno de la prosapia que ostenta.

Por toda clase de razones es preciso reconquistar el Océano. Mas esto no se consigue sólo con las Escuadras. Y aun las Escuadras no se construirán, no se mantendrán si tanto como el esfuerzo de los marinos y la destreza de los constructores no vive en España una conciencia marinera, esa convicción a que antes nos hemos referido; mientras la vida de nuestra Marina, en todo lo que representa y lo que vale, continúe siendo el esfuerzo heroico de unos cuantos entusiastas aislados, para quienes el sacrificio es más amargo; porque apenas están seguros de que sea provechoso, pueden dudar de que sea admirado y deben temer que no será comprendido.

SE DICE QUE LOS SOVIETS VAN A RECONOCER A LA IGLESIA RUSA

Consentirán que se reúnan los prelados para elegir patriarca

Tendencias cristianas en algún grupo comunista francés

(De nuestro corresponsal)

PARIS, 20. — Hoy el "Journal des Débats» publica una crónica de su corresponsal en Riga que confirma mis impresiones de París. Parece que los soviets se han decidido, al fin, a reconocer la Iglesia rusa ortodoxa y a tolerar el que se reúna el conclave de Prelados para elegir el Metropolitano de aquélla. El cargo está vacante desde 1925, año en que falleció el Prelado Tikhon. El sucesor provisional fué deportado a Siberia y en su falta es el Obispo Sergue quien desempeña la Metropolitanía, hasta que pueda celebrarse la elección reglamentaria.

Ya no cabe pensar sean sólo móviles de política exterior los que provocan la actual campaña de la Prensa francesa contra la política religiosa racista. La opinión se siente herida; éstos como católicos; aquéllos como liberales; los de más allá como hijos de la tradición cultural de Occidente. No voy a insistir en copiar textos de protesta. Aunque la viveza de alguno de ellos llega a términos tan extraordinarios que merece ser transmitido. Un diario de la tradición de "Le Journal" califica, por ejemplo, los manifiestos de Goebbels y Goering de "insolencia que bate todos los "records" de la mala educación". Pero todo eso es ya conocido. Lo que importa es resaltar un fenómeno inaudito y que puede ser trascendental para la historia. Los marxistas, y especialmente los comunistas, por la reflexión y la experiencia de Rusia, se vienen apartando más y más del incauto anticlericalismo, que hoy es patrimonio tan sólo de las izquierdas españolas o mejicanas.

Por otra parte, en Francia, Bélgica y quizá algún otro país, se viene extendiendo la idea de que el cristianismo, y desde luego el catolicismo, son indiferentes, en principio, a las formas de organización económica. "Tan católico es—dicen aquí en ciertos medios marxistas—el que cree que los medios de producción deben ser propiedad del Estado como quien los desea objeto de la explotación privada. La moral, y por tanto la misión de la Iglesia, termina en lo social. Y es aquí donde el deseo de justicia junta a Pío XI con nosotros. En cambio, jamás podrán coincidir los que creen en un Dios Supremo y los que piensan que hay un Dios para los alemanes y otro para los negros."

Al acentuarse en Alemania la campaña contra los cristianos y los marxistas, estas tendencias han tomado increíble auge. Algunos jefes por móviles políticos. La masa y los medios intelectuales marxistas, sin embargo, por convicción, andan estos días proponiendo la formación de un frente común que luche—como me dicen—por la defensa de la civilización occidental, sin disputa hija del cristianismo.

Hasta qué punto crece esa tendencia que "L'Humanité"—según ya he transmitido—trata con iguales reproches las condenas de los comunistas y las persecuciones contra los cristianos. Y en el «Rote Fahne» (el órgano ilegal de los marxistas alemanes), en su número del día 15, contiene un llamamiento para la unión con los cristianos contra la tiranía espiritual del racismo.

Sin desconocer todo lo que hay en estas manifestaciones de peligroso, y aun de rechazable, creo deber de cronista el informar sobre ellas. Acusan, en todo caso, una tendencia muy vigorosa y muestran al extremo a que puede conducir a los hombres la desesperación y el deseo de defenderse.—**BERMUDEZ CAÑETE.**

El Nuncio presentó ayer una protesta en Berlín

EN ESTA SEMANA SE DECIDIRA LA SUERTE DE LOS "CASCOS DE ACERO"

Se ha prohibido la Semana Religiosa de Munich

BERLIN, 20.—El Nuncio apostólico ha presentado hoy al ministro de Negocios Extranjeros del Reich, una protesta contra la política del Gobierno del Reich sobre la cuestión rtligiosa.

En la protesta se menciona principalmente la cuestión de la aplicación de la ley de esterilización a personas católicas.

* * *

MUNICH, 20.—La Policía del Estado ha prohibido la celebración de la Semana Religiosa en Munich.

* * *

BERLIN, 20. — El ministro de Justicia del Reich ha comunicado la orden del presidente del Consejo de Prusia, sobre prohibición del «catolicismo político», a todos los procuradores generales

Esta comunicación va acompañada con instrucciones sobre la manera de proceder. El ministro recomienda a las autoridades judiciales que colaboren con la Policía y la admiinstración, y procedan enérgicamente contra todo intento de catolicismo político que tienda a escindir la unión de la nación, sin tener consideraciones de personas; pero evitando todo error.

El ministro subraya que los procesos deben celebrarse sin pérdida de tiempo para que los delitos sean castigados inmediatamente.

Los procuradores deben pedir penas que correspondan al concepto popular de la gravedad y del peligro de estos crímenes contra el pueblo.

* * *

BERLIN, 20.—El general Hermann Goering ha ordenado a la Policía secreta que acuda mañana, domingo, a las iglesias, presagiando que haya posibles detenciones del clero protestante y católico que no cumplan sus enérgicas disposiciones referentes a que no se permitirá que desde el púlpito se critique la política nazi.

El conde Von Helldorf, organizador de las primeras manifestaciones antisemitas, ha sido designado jefe de la Policía de Berlín para suceder a Magnus Von Levetzow, quien presentó la dimisión después que los policías bajo su mando detuvieron a varios miembros de tropas de Asalto en las manifestaciones contra los judíos ocurridas el lunes en Kurfuerstendann. — **United Press.**

La impresión en Viena

VIENA, 20.—La circular del general Goering ordenando la persecución de toda actividad política del clero u organizaciones católicas en Prusia ha causado gran sensación. La opinión predominante es que la lucha desencadenada por el hitlerismo está dictada por la necesidad de distraer la atención del malestar económico financiero y social en Alemania.

Los "Cascos de Acero"

BERLIN, 20.—El porvenir de la organización de los «Cascos de Acero» se espera que sea decidido al finalizar esta semana.

Se sabe que el jefe de la organización, Frank Seldte, irá a Berchtesgaden, donde discutirá con el canciller Hitler las medidas recientemente tomadas en contra de la Liga de los «Cascos de Acero».

Se sabe que el señor Seldte está dispuesto a aceptar la total disolución de la organización en todo el país y fundirse en una nueva organización general, integrada por todos los veteranos de guerra.—**United Press.**

Asociaciones disueltas

BERLIN, 20.—La Policía secreta del Estado, actuando de acuerdo con la Cámara de Cultura del Reich y con el comisario de Estado, señor Mickel, ha disuelto, a causa de los elementos hostiles al Estado que figuraban en ella, a las tres asociaciones siguientes: «Logia internacional de artistas», de Berlín; «Asociación Internacional de directores de circos», de Berlín, y «Asociación profesional de artistas alemanes», de Berlín.

El órgano de las tres Asociaciones «Das Programm», ha sido suspendido.

Especuladores condenados

BERLIN, 20.—Dos corredores de una banda internacional de especuladores de divisas con su sede en París, el francés Zingle, de veintidós años, y el rumano José Finkelstein, de sesenta y seis, han sido condenados hoy por el Tribunal de Berlín, el primero a dos años y medio de trabajos forzados y 3.000 marcos de multa, y el segundo a un año de la misma pena y 2.000 marcos.

Más incidentes en Berlín

PARIS, 20.—Comunican de Berlín que ayer se han reproducido los incidentes de la Kurfuerstendamm ante el cinematógrafo en que se proyecta una película antisemita.

Varios judíos han sido golpeados por el público, pues la Policía continúa interviniendo demasiado tarde.

El presidente de la Policía ha ordenado a los vendedores de helados de raza judía que desde el 20 al 29 de julio cierren sus establecimientos a las siete de la tarde para evitar posibles desórdenes.

Con arreglo al artículo 31 de la ley de la Propiedad Intelectual y al artículo 18 de su Reglamento, EL DEBATE se reserva el derecho de reproducción de los artículos publicados en este número.

LO DEL DIA

Zarabanda de millones

Un diario matutino, hablando sobre las posibles indemnizaciones a los grandes de España por las fincas que les han expropiado para la Reforma agraria, arma una verdadera zarabanda de millones. Parte de un solo hecho cierto: que la Grandeza de España posee algo más de 500.000 hectáreas de tierra y que son noventa y nueve los propietarios de dicha enorme extensión. Y ahí empieza a hacer cálculos de millones y millones, sin duda, fiado en que los lectores los admitirán.

Cuando se apruebe la reforma de la Reforma agraria ya hablaremos de las indemnizaciones de las fincas expropiadas a la Grandeza de España. Y verá el diario del bienio que no pueden ser tantos los millones, porque sus cálculos están hechos acaso quintuplicando la realidad. Además, se ha olvidado de decir a los que le leen que sólo una parte de esas fincas ha sido expropiada, y que muchas de ellas no lo serán nunca.

En su momento lo veremos.

No puede negarse

Se teme que algunas Empresas, singularmente de Asturias, se resistan a conceder a sus obreros este verano las vacaciones anuales que la ley concede a los que hayan prestado sus servicios durante un año.

Rescindidos—dicen—los contratos de trabajo a consecuencia de los sucesos revolucionarios de octubre, el cómputo de ese año ha de hacerse a partir de la fecha de los nuevos convenios, y en esta época todavía no se ha cumplido.

Esta actitud ha producido justa queja del personal al que afecta el caso. Concretamente, el Sindicato Católico Minero de Moreda ha elevado su protesta al ministro del Trabajo.

Si es indudable que la ley exige la prestación del trabajo durante el año para tener derecho al permiso, y que desde octubre no ha transcurrido ese lapso de tiempo, no es menos evidente que la renovación de contratos no rompe la situación de hecho de la mayoría de los obreros, los cuales están prestando sus servicios con anterioridad al mes de octubre.

Es de esperar que prevalezca la comprensión y el sentido de justicia de los elementos patronales para que no intenten, tomando pie de un resquicio formalista, dilatar a su personal el disfrute de la vacación, tan adecuada en estos meses estivales. Hemos dicho dilatar, porque, en último término, no conseguirían otra cosa que aplazar hasta el otoño las vacaciones que ahora se resisten a otorgar; hasta el otoño, cuando para muchos mineros salir al campo a disfrutarlas con holgura es cosa imposible.

Espectáculos inmorales

En la reciente verbena del paseo del Prado se dieron por algunos días ciertos espectáculos descaradamente inmorales. No hubieran tenido defensa ni disculpa en ningún sitio; pero mucho menos en plena vía pública y en esas fiestas populares a las que concurren niños y niñas. Un ciudadano hizo la denuncia a la Dirección General de Seguridad y ese espectáculo, como era de esperar, desapareció del paseo del Prado.

Pero desapareció de allí para instalarse en otra parte, en la verbena del Carmen exactamente. Los títulos han cambiado, pero las exhibiciones inmorales son las mismas.

Se renueva, como es natural, la denuncia y, a pesar de ésta, el espectáculo sigue. ¿Es que basta variar el rótulo a una barraca para burlar la ley? ¿Es que puede tolerarse en el distrito de Chamberí lo que es intolerable en el paseo del Prado?

LA ACUSACION CONTRA AZAÑA NO PROSPERO POR FALTA DE VOTOS

Sólo votaron a favor de la propuesta 189 diputados de los 222 necesarios

El Gobierno obtuvo quórum (229 votos contra 4) en la ley de Bonos oro

Ambiente de sesión ardorosa y combativa. Ambiente que se despeja con rapidez para dar lugar a un debate en el que dominan los tonos tranquilos y en el que escuchamos algunos buenos discursos. El Júpiter que en un principio desató el rayo fué el señor Izquierdo Jiménez, simpático y autónomo ejemplar de republicano histórico que combate al señor Azaña por creerlo enemigo de la República. El señor Izquierdo Jiménez es "republicano de siempre". El señor Azaña "se aproximó a la República muy cerca de su proclamación".

Las izquierdas, aunque parezca raro, no pueden sufrir al señor Izquierdo y cruzan con él unas cuantas palabras que no se perciben del todo, aunque bien se advierte que se trata de adjetivos. Por fortuna, media bastante espacio entre el señor Izquierdo Jiménez y sus contradictores, y de aquí que el señor Díez Pastor sea detenido en una veloz carrera sobre el mullido escaño por veinte manos pacificadoras. Con este motivo se produce un barullo enorme y desde la tribuna se divisa una masa humana, como si los diputados se dispusiesen a unos ejercicios al modo de los que han dado tanta fama a los "xiquets de Valls". Además del señor Díez Pastor, se caracteriza por su actitud agresiva el señor Just. Unas palabras del presidente, socorrido por el altavoz, restablecen la calma y entramos en la parte seria de la discusión.

La inaugura un discurso del señor Reig, que lleva la voz de la Lliga Regionalista. Buen discurso en cuanto a la forma. Claro en la exposición, no exento de energía y vivacidad. Interesó profundamente a la Cámara. La tesis es la misma que ya sostuvo en su día el señor Ventosa cuando se trató de la toma en consideración de la propuesta acusatoria. De una parte, la distinción entre la responsabilidad política y la exigible con arreglo al Código penal. No hay elementos jurídicos para mantener la acusación. De otra, la Cámara que votó la amnistía no tiene autoridad moral para acusar políticamente. Por último, una apelación a la concordia. Aplauden al señor Reig la Lliga, las izquierdas y bastantes radicales.

Replican por la Comisión el señor Alvarez Valdés y el señor Moutas. El primero hace historia del asunto, y ya metido en el terreno histórico incurre en el "lapsus" de llamar al fiscal de la República "fiscal de Su Majestad". El segundo, en una intervención breve, acusa al señor Reig de producirse por móviles políticos, cosa que éste rechaza. La Cámara empieza a sentir alguna fatiga y el señor Alba dispone que se verifique la votación de quórum para bonos ferroviarios. El proyecto se aprueba definitivamente por 229 votos contra 4 y no hay lugar a que se vote el de Restricciones porque los tradicionalistas, que habían solicitado el quórum, retiran la petición.

Cobra nuevo interés el debate con la intervención del señor Barcia. Este pronuncia un discurso breve e inesperado, y no decimos lo de inesperado por lo de breve. Se limita a una apelación a la concordia. "Pensad en España. No nos desgarremos en luchas estériles". No es que renuncie a una defensa que dice haber hecho en la Comisión; es que quiere dejar planteado ante la Cámara el gran tema del interés supremo del país.

Ha llegado la hora del señor Moutas y la aprovecha muy bien. Hábil, sereno, feliz de palabra, viene a decir: ¡Ah! Esa posición del señor Barcia, ¿sería la misma del señor Azaña si estuviese ahí? Esa generosidad y esa altura son del defensor, no del defendido. Pero nosotros no perseguimos a nadie, ni buscamos efectos políticos. Si los buscásemos votaríamos con el señor Reig, y el señor Azaña saldría de aquí perdonado, no exculpado. Por eso mantenemos la acusación y esperamos que la mantengan los que presenciaron cómo el señor Azaña lanzaba insidias contra el señor Lerroux. Una gran ovación de la C. E. D. A. acoge este discurso. De los radicales aplauden los señores Pérez Madrigal, Martínez Moya y Roig Ibáñez.

Tenía que llegar la intervención del

Indice - resumen

21 julio 1935

En diez años podría construir España la flota que necesita, por Mateo Mille. Pág. 5
Cádiz debiera ser el principal foco de la actividad marítimo-militar ..... Pág. 6
Pese a la discusión de la postguerra, el submarino es un auxiliar insustituible, por Luis Carrero y Arturo Génova ..... Págs. 7-8
La Aviación Naval, por Antonio Alvaro Osorio ... Pág. 9
Nuestras grandes líneas trasatlánticas ..... Pág. 10
El carbón y la Marina ... Pág. 10
La construcción naval, por G. A. Suances ..... Pág. 11
Las profesiones del mar ... Pág. 12
Los deportes náuticos, por A. Marín ..... Págs. 13-14
Marina de carga, por Juan B. Robert ..... Pág. 15
La Constructora Naval. Págs. 16-17
La Compañía Española de Petróleos ..... Pág. 18
La industria pesquera, por Carlos Batalla ..... Pág. 19
Las industrias derivadas del mar, por el marqués de Valterra ..... Pág. 20
El mar, recurso poderoso para conservar el equilibrio de la salud, por L. Palacios Pelletier ..... Pág. 21
La Marina española fué desde el siglo XIII el vehículo de la civilización, por Julio Guillén ..... Pág. 23
Los enemigos del navegante, por Mateo Mille ..... Pág. 24
Casi todas las Compañías de Navegación pierden dinero, por Rotaccha. Págs. 25-26
Cataluña, con su Libro del Consulado, sentó las bases del Derecho Marítimo Pág. 27
Almas y rostros del mar, por José María Pemán ... Pág. 28
Crónica de sociedad ..... Pág. 29
La vida en Madrid ..... Pág. 29
Cinematógrafos y teatros Pág. 29
Información comercial y financiera ..... Pág. 30
Deportes ..... Pág. 30
El as de bastos (folletín), por Georges Thierry ..... Pág. 30
Anuncios por palabras ..... Pág. 31
Aventuras del Gato Félix ... Pág. 31
Más de 200 barcos de guerra desfilan en Spithead ante Jorge V ..... Pág. 32

—o—

PROVINCIAS.—Se ha resuelto el conflicto del hospital clínico de Barcelona. Ayer se inauguró la línea aérea Barcelona-Valencia (pág. 3).

—o—

EXTRANJERO.—El Nuncio ha presentado una protesta al Gobierno de Berlín (pág. 1).

El discurso del Negus ha empeorado la situación

Italia moviliza otras dos divisiones

Desea "lo que los grandes colonizadores ingleses y franceses obtuvieron"

Veremos si Europa quiere renunciar a su obra de colonización

Unas declaraciones del "Duce"

(Crónica telefónica de nuestro corresponsal)

PARIS, 20.—«L'Echo de Paris» publicará mañana una entrevista de su colaborador Kerillis con Mussolini, a quien el periodista encuentra tan enérgico y tan dueño de sí como hace años, le dice: «Sobre el problema abisinio hay una cuestión previa. La de si Europa se encuentra todavía capaz de su gloriosa obra colonizadora, o si la Sociedad de las Naciones está para que negros y salvajes vengan a dirigir a los dirigentes. ¿Será ese Parlamento —pregunta Mussolini—donde Europa sucumbirá bajo la ley del número y será proclamada su decadencia?»

Mussolini afirma que Italia está decidida a actuar. Ayer hemos movilizado dos nuevas divisiones.

A los temores del periodista sobre las dificultades de una guerra en una región análoga, pero tres veces más poblada y distante que el Marruecos francés, añade: «Sí, he reflexionado mucho sobre todo ello. Pero Italia está segura de poder imponer su voluntad». No duda tampoco Mussolini de que su pueblo le siga. Para eso ha venido ilustrándolo y educándolo sobre los grandes destinos de Italia y la necesidad de sacrificarse para lograrlo. Reconoce que no se contentará con unas franjas de terrenos estériles. Desea las altas y fértiles regiones de Abisinia, donde Italia pueda enviar a sus hijos para que obtengan trabajo y provecho. Desea para Italia «lo que los grandes colonizadores ingleses o los estadistas franceses de la época imperial se propusieron y obtuvieron para sus pueblos».

A ello el periodista francés asiente proclamando que ni Inglaterra, que impuso su soberanía al Egipto o al Transvaal, países más adelantados que Etiopía, ni la Francia del imperio africano pueden decorosamente oponerse a los designios de Italia.

Mussolini que está decidido, a lo que se ve, a conquistar el corazón de Etiopía, no olvida, según afirma, "que el problema fundamental para su país está en la frontera austríaca". Y para probarlo cita "no palabras, sino hechos". En agosto se celebrarán en esas fronteras, como está anunciado, las maniobras de medio millón de soldados. En octubre tendrá Italia un millón de hombres en filas en la Península. Sin embargo, Mussolini cree que "todavía gozaremos en Europa de dos o tres años de tranquilidad relativa". El "Duce" termina exponiendo un pensamiento de filosofía política: "Para el estadista no está mal la formación intelectual. Lo decisivo, sin embargo, es la intuición".

Hasta aquí el "Duce". Con estas declaraciones y el discurso del Negus, aparece totalmente imposible una solución amistosa del problema. Y aunque Francia no alienta, ni muchísimo menos, a Italia a una aventura guerrera, y hará lo imposible por evitarla, si el conflicto estalla proclamará su amistad con el pueblo italiano. Aparte las posibles complicaciones en Europa preocupan aquí puntos concretos nada fáciles de resolver. Tal es la cuestión del ferrocarril Djibuti a Addis Abbeba. Constituye éste, como se sabe, la única vía de aprovisionamiento del exterior de Etiopía. Y es lógico que sea esa línea el principal objetivo de la aviación italiana. Mas Francia ha de oponerse a su destrucción, porque se trata de capital suyo y de la vida de algunos cientos de sus súbditos en la explotación del ferrocarril colocado.

El problema en la Sociedad de las Naciones preocupa menos. Tratándose de ficciones jurídicas, ya se encontrará el medio de que Italia no salga de Ginebra y hasta haga el papel de interesarse por la defensa del derecho. Inglaterra, a su vez, no exigirá, según se cree aquí, otra cosa... aparte el que no le toquen a las fuentes del Nilo.

A la hora en que telefoneo dáse, pues, por descontada la guerra en Africa y el acuerdo en Europa de los de Stresa.—**BERMUDEZ CAÑETE.**

Italia ha protestado en Addis Abeba

La Legación británica en Etiopía ha recibido un millón de sacos terreros

(Crónica telefónica de nuestro corresponsal)

ROMA, 20.—La Embajada italiana en Addis Abeba ha protestado ante el Gobierno etiópico del discurso del emperador en el Parlamento abisinio. Las declaraciones de Haile Selassié han sido, cuando menos, inoportunas. Y parece que han servido sólo para levantar un aire que favorece las velas italianas.

Cuando el conflicto estaba apenas iniciado, cuando sólo existían referencias y simples corrientes de simpatía situaban la opinión, la tendencia a la lástima, que siempre ha sido el buen fondo de la Humanidad, llevaba a compadecerse del pueblo etíope, desamparado, indefenso, humilde. Pero el tiempo levantó páginas nuevas. Se supo que Etiopía estaba provista de armas modernísimas, que instructores extranjeros adiestraban sus tropas, que las gentes del país no se asombraban ya de un avión o una ametralladora. Luego la intervención inglesa, que combatió su propio ejemplo, se llevó enganchada la protesta internacional.

Italia, segura de sí misma, haciendo huellas de cada paso, sin buscar vericuetos, queda situada a los ojos del mundo en esa admirable línea de conducta, sin vacilaciones ni desmayos, que ha sido la política del "Duce".

Abisinia no es ya aquel pobre país, sino un enemigo que justificaba todas las medidas militares italianas. Hoy se insiste desde los círculos ingreses en que va a celebrarse en Roma una reunión italofrancobritánica. Quienes la anuncian sospechan ya que es demasiado tarde para que puedan conseguir nada efectivo; pero es que, además, aquí, en Italia, se ignora que esa reunión vaya a celebrarse. Esta misma noche dice, textualmente, "Il Giornale d'Italia" que "nada de cuanto se ha dicho sobre una próxima conferencia italofrancobritánica se sabe en el ambiente italiano".

Hoy ya es más fácil levantar una noticia que negarla, porque todo está en lo posible. Pero las referencias que tenemos son de que esta pretendida reunión es sólo una fantasía. De cualquier modo, una conferencia a estas alturas no creemos que hiciera variar mucho el rumbo de la política italiana. La declaración del secretario de la Sociedad de Naciones, haciendo saber que no le incumbe a ésta nombrar un quinto árbitro que venga a recoger el fracaso de la fenecida Comisión, se acoge aquí muy favorablemente. Por otra parte, en el último "Boletín de la Sociedad de Naciones", que relata el conflicto italoetiópico, se puede advertir con toda claridad las razones que asisten a los delegados italianos para oponerse a la pretensión de marcar fronteras que intentaba la Comisión de arbitraje. Vemos, pues, a Italia situada en un plano político que es una lección de sinceridad. Acaso demasiada sinceridad para la que requiere una situación como esta que vivimos.—**Manuel GARCIA VIÑOLAS.**

* * *

ROMA, 20.—Con respecto al discurso del emperador de Abisinia, se declara, de fuente autorizada italiana, que dicho discurso ha provocado una situación grave.

Se cree saber que el discurso, tal como ha sido pronunciado en lengua amhara, es mucho más fuerte que el texto dado a la Prensa en la traducción francesa.

Sacos terreros

LONDRES, 20.—La Legación de Inglaterra en Addis Abeba va a recibir un millón de sacos para arena, lo que hace suponer que la guerra en los círculos del Gobierno se considera inevitable.

(Continúa esta información en cuarta plana.)

Inamovilidad en Méjico a los funcionarios

El presidente Cárdenas está preparando el proyecto

MEJICO, 20.—De conformidad con el deseo del Presidente de la República, señor Cárdenas, el partido nacional-revolucionario elabora en la actualidad un proyecto para que el servicio del Estado sea considerado como una profesión regular.

Este proyecto será sometido a la aprobación del Congreso, que se reunirá el primero de septiembre.

Hasta ahora, todo cambio ministerial implica una renovación del Cuerpo de funcionarios.

Contra Garrido

VERACRUZ, 20.—Han llegado procedentes de la capital más de un centenar de estudiantes y ex soldados, que se dirigen al Estado de Tabasco para engrosar los grupos de oposición contra Garrido Cabanal.

En este grupo de estudiantes van dos de los Estados Unidos.—**United Press.**

Los maestros

MEJICO, 20.—Las autoridades y los maestros del Estado de Méjico han llegado a un acuerdo, merced al cual los maestros volverán al trabajo el lunes, dando por terminada la huelga.—**United Press.**

El presente número de EL DEBATE consta de 32 páginas

Su precio es de veinticinco céntimos

presidente del Consejo. Sus palabras fueron serenas y medidas. El señor Lerroux estima que la disciplina de los partidos no puede extenderse a cuestiones de conciencia. Ya saben sus partidarios y amigos que el señor Azaña quiso envolverle en acusaciones. Si quieren que esas acusaciones se sustancien, o si piensan que no merece la pena, lo dirán con sus votos.

¿Asunto político? Así parece entenderlo el señor Goicoechea, que lleva su discurso a señalar una diferencia entre la actitud gallarda del señor Lerroux en el mes de marzo y la adoptada en estos momentos, y asimismo una discrepancia entre los partidos que componen la mayoría. Tiene algunas alusiones hábiles y felices, dirigidas a la izquierda, en la que figuran como defensores del señor Añaza quienes le llamaban asesino. Invitado a dar nombres, da el del señor Marco Miranda, quien dice que ahora está convencido de que las órdenes de ametrallar en Casas Viejas no partieron del Gobierno.

Nuevamente habla el señor Lerroux. ¿Quiere el señor Goicoechea quebrantar al Gobierno? Pues eso no es patriótico. ¿Alude a discrepancias? Pues no las hay. El Gobierno tiene conocimiento previo de la actitud que cada uno de sus miembros adopta.

El debate ha concluído. Se va a votar por bolas. Novedad que atrae y regocija. El señor Alba—previsor—advierte que cada diputado puede coger dos bolas, una negra y otra blanca, para depositar la que guste. Y, sin duda, su gran experiencia política le lleva a advertir además que cada diputado no puede echar más que una bola.

Lentamente, y entre comentarios diversos, van cayendo las bolitas. Hecho el escrutinio salen 189 bolas negras y 68 blancas. Como el quórum para acusar es de 222, la acusación no prospera. Terminado este debate se pasa al de reforma de la Reforma agraria. Consumen sendos y breves turnos los señores Maura (don Honorio) y Alcalá Espinosa. Pero ya los nervios no resisten a la fatiga y se suspende la sesión, puestos todos de acuerdo.

La sesión

A las cuatro y veinticinco dió comienzo la sesión, bajo la presidencia del señor Alba. Hay gran número de diputados. La minoría de Acción Popular ocupa totalmente sus escaños. En las tribunas "un lleno".

Se aprueban definitivamente los siguientes asuntos: Concesión del empleo de comandante al capitán de la Guardia civil don José Alonso Nart. Otro facultando al Patronato de la Obra Pía de Jerusalén para la venta del terreno que España posee en Haiffa (Palestina), y la adquisición de otro de Jerusalén; uno relativo a la desecación de la laguna de La Nava (Palencia), y otro derogando el párrafo 7.º, artículo único, de la de 27 de diciembre de 1934.

Al abrirse la sesión, estaba en el banco azul el ministro de Marina, y durante la lectura del acta entraron el jefe del Gobierno y el ministro de Comunicaciones.

La acusación contra Azaña

Aprobados definitivamente dichos asuntos, se pone a discusión el dictamen de la Comisión de los Veintiuno, acusatoria contra los señores Azaña y Casares Quiroga.

El presidente de la Comisión, señor ALVAREZ VALDES, hace algunas aclaraciones al dictamen de la Comisión.

El señor IZQUIERDO JIMENEZ consume un turno en pro del dictamen. Dice que él no siente animadversión contra el señor Azaña, pues ha llegado, incluso, a admirar en algunos tiempos al ex presidente del Consejo, a pesar de que se acercó a la República poco antes de que ésta se proclamase. Como republicano histórico, se siente defraudado de que, por la política seguida por los Gobiernos que él presidió, se malograse el espíritu y la trayectoria de ella. (Entran los ministros de la Guerra y de la Gobernación.) Hay quien dice, añade, que con este debate se ensalza y glorifica la figura del señor Azaña.

No lo niega, pero si esto es así, el señor Azaña ensalzó y glorificó el movimiento del 10 de agosto, a consecuencia de la represalia que el Gobierno que presidía adoptó contra los que participaron o se suponía que participaron en aquel movimiento. El mayor perjuicio que se ha causado a la República fué la deserción del señor Azaña de aquellas normas y principios de respeto a la democracia. (El señor PRIMO DE RIVERA, dirigiéndose a las izquierdas, dice: ¡Qué suerte tenéis! Desde los bancos de las izquierdas le responden: Desde luego.) Continúa el señor IZQUIERDO JIMENEZ. (Entra el ministro de Agricultura.) Se conduele de que el señor Azaña continúe en esa actitud despectiva para el Parlamento de que hace gala desde algún tiempo a esta parte. El señor Azaña ha debido de venir aquí a defenderse; su ausencia es una reincidencia más de esa posición de desprecio a las instituciones democráticas.

La ausencia del señor Azaña es deliberada para cotizar una posición política ante las masas, pues aunque con palabras dice no ser revolucionario, con los hechos demuestra que lo es, fomentando la revolución, que es el único peligro serio para la República. Aquí el peligro monárquico no existe. (Algunos diputados de izquierda interrumpen, y el señor PRIMO DE RIVERA dice que hay que ir al asunto.)

Un alboroto

El señor IZQUIERDO JIMENEZ sigue diciendo que hay un acta de acusación concreta y que no se puede abrir la puerta de la impunidad a los que figuran como personalidades de la política y que son presuntos responsables, mientras se juzga en juicio sumarísimo a los pequeños delincuentes. (Los DIPUTADOS de izquierda promueven un ligero alboroto y hay algunas interrupciones humorísticas.) Niega que el señor Azaña personifique la República y afirma que en la etapa que precedió a la implantación del régimen el señor Azaña no estuvo nunca en los sitios de peligro; es más, en alguna ocasión en que el peligro era mayor, sin duda, se metió debajo de la cama. El señor JUST: Eso es una porquería.

El señor IZQUIERDO JIMENEZ insiste y dice que quien diga lo contrario es un inconsciente o un embustero. El señor MARCO MIRANDA le interrumpe airadamente, y el presidente le llama la atención. El señor IZQUIERDO JIMENEZ agrega que el señor Azaña, sin haber trabajado gran cosa por la República, llegó a tiempo de aprovecharse de su implantación (Rumores. Siguen las interrupciones de las izquierdas), e insiste que es necesario abrir cauce a la justicia para que el señor Azaña demuestre su pretendida inocencia y, además, justifique sus acusaciones. (Formidable escándalo.) Ante nuevas interrupciones de las izquierdas el señor Izquierdo Jiménez les replica, y el señor DIEZ PASTOR le dice: Diríjase su señoría a la Cámara. El señor IZQUIERDO JIMENEZ: ¿Dónde estaba su señoría, en Cáceres, durante la época revolucionaria? Su señoría no era entonces republicano.

El señor DIEZ PASTOR replica, y el señor IZQUIERDO JIMENEZ le dice: Su señoría es un farsante. El señor DIEZ PASTOR emprende una carrera por entre los escaños, dirigiéndose hacia el señor Izquierdo Jiménez, al parecer, con ánimo de agredirle. Numerosos diputados intervienen para evitarlo. El señor DIEZ PASTOR, (haciendo bocina con las manos alrededor de la boca): ¡Tonto, tonto! El señor IZQUIERDO JIMENEZ coge el vaso del agua para arrojárselo al señor Díez Pastor. Lo evitan varios diputados, entre ellos el señor Ruiz Alonso, que al intervenir choca con los señores Just y Marco Miranda. Se produce un nuevo incidente entre estos tres diputados, que intentan agredirse. Los demás lo evitan, y el señor ALBA, por medio de los altavoces, después de grandes esfuerzos, restablece el orden.

El señor ALBA llama la atención al señor Izquierdo Jiménez para que termine, pues ya está fuera del reglamento. El señor IZQUIERDO JIMENEZ se lamenta de las interrupciones. Termina diciendo que si la República no es una ficción, se debe dejar el camino libre a los Tribunales de Justicia para que fallen. El señor ALBA anuncia ha acabado el turno de totalidad, y se pasa a discutir los votos particulares.

La Lliga

El señor REIG, de la Lliga, defiende uno, en el que dice que no procede formular acusación contra los señores Azaña y Casares Quiroga. Se refiere a los artículos 91 y 92 de la Constitución, especialmente al primero. Dice que en este orden se ha podido plantear un debate sobre la actuación de los Gobiernos que presidió Azaña, pero, al equivocarse el camino, se ha caído de lleno en el artículo 92 de la Constitución. Estima que para tachar a un gobernante español de malversación de caudales públicos, la base en que se apoye la acusación ha de ser muy firme. Dice que este caso es especial y que en cuanto se apruebe el dictamen la Cámara se convierte en fiscal; por tanto, es necesario que el Parlamento se dé perfecta cuenta de la importancia del acto que realiza.

Refiriéndose a los contratos del Consorcio de Industrias Militares, reconoce que quizá no hubiesen existido sin la presión del señor Azaña.

Para acusar al señor Azaña sería necesario que hubiera un principio de prueba y no una suposición, como se desprende del dictamen, puesto que de él no se puede sacar la consecuencia indestructible de que el señor Azaña conocía el subterfugio de los contratos, y que éstos tenían una finalidad distinta a la que en el cuerpo de ellos se especificaba. En el sumario no existe nada que aclare este extremo, y como no hay pruebas terminantes, él tiene que creer que la presión no existía. Pregunta a la Cámara si ha pensado en la gravedad de mantener la acusación de un ex ministro de la República ante el más alto Tribunal de la nación, basándose solamente en el juicio de unos subordinados de la personalidad acusada. (Rumores.)

El señor REIG pregunta si hay quien pueda hacer la disección de si esas inversiones de fondos hechas por el señor Azaña están bien o mal. El haber entregado esas cantidades a oficiales republicanos portugueses puede ser un delito político, pero no otra cosa. (Rumores.)

Hay que pensarlo mucho antes de acordar una acusación, habiendo concedido una amnistía que forzosamente habría de alcanzar a estos acusados.

El señor REIG continúa diciendo que el ideal de pacificación no lo sintió el señor Azaña cuando gobernó; pero, ¿porque él haya procedido así no vamos nosotros a rectificar esos procedimientos? ¿Es que no nos dice nada, por ejemplo, el caso del señor Alba, perseguido por la Dictadura; el caso del señor Calvo Sotelo, acusado por las Constituyentes?

El señor COMIN: ¿Me permite su señoría una pregunta? (Protestas de las izquierdas.)

El señor ALBA llama al orden al señor Comín.

El señor COMIN: Es que tengo deseo de hacer una pregunta. (Otro alboroto.)

El señor REIG alude otra vez al caso del señor Calvo Sotelo y a la persecución de que fué objeto.

El señor CALVO SOTELO: Perseguido injustamente.

El señor REIG: Sí, claro está, perseguido injustamente, según sus señorías, pero no en el concepto de los que le persiguieron. ¿Vamos a repetir ahora el caso?

El señor CALVO SOTELO: Las Constituyentes ni siquiera me permitieron venir a defenderme. (Se produce otro escándalo.)

El señor REIG: Precisamente por eso su señoría ha venido después con mayor autoridad; pero no podemos reproducir, aunque sea a la inversa, los casos pasados. (Aplausos en las izquierdas, Lliga y cuatro o cinco diputados radicales.)

La Comisión

El señor ALVAREZ VALDES, como presidente de la Comisión, explica que no se trata de una iniciativa del Parlamento, sino—dice—del fiscal de S. M. (Grandes risas y rumores prolongados. Los monárquicos aplauden.) El señor ALVAREZ VALDES recuerda toda la ya conocida tramitación del asunto, mientras los diputados conversan, por lo cual no se le oye.

El dictamen significa la convicción de que existe materia suficiente para formular la acusación. El Gobierno ha permanecido totalmente al margen de los trabajos de la Comisión. No se trata, por lo tanto, de una cuestión de Gabinete. Cada cual puede votar con arreglo a los dictados de su conciencia. Contesta al señor Reig diciendo que estos delitos no están comprendidos ni en el espíritu ni en la letra de la ley de Amnistía. Además, aun cuando lo estuvieran, hay que tener en cuenta que, precisamente, la amnistía supone un reconocimiento de que hubo delito, puesto que se aplica a quienes lo cometieron.

El señor Moutas

Interviene el señor MOUTAS, también de la Comisión. Sostiene que no es exacto que haya habido apasionamientos, y dice que esto puede atestiguarlo el señor Barcia, que, al terminar la última reunión de la Comisión, le dió las gracias por su proceder. Contesta a la afirmación del señor Reig de que los delitos de que se quiere acusar al señor Azaña no tienen relación con lo ocurrido en Asturias. Y dice que esa relación está demostrada por aquella nota de la Dirección General de Seguridad que aludía a las visitas del señor Azaña al señor Albornoz en Salinas.

No se muestra conforme con lo dicho por el señor Reig, y cree que el señor Azaña influyó en el Consorcio de Industrias Militares, presionando desde su cargo para el cumplimiento de los contratos, y estima que esto exige la intervención de los Tribunales. Dirigiéndose a la Lliga, les dice que él considera que no pueden participar de su criterio, porque están apartados del ambiente en que viven todos los españoles.

Los diputados de la Lliga protestan airadamente. El señor MOUTAS les dice que su conducta es incomprensible.

El señor MOUTAS prosigue su discurso, y coincide con el criterio que hoy día flota en el ambiente de llegar a una convivencia de todos los sectores políticos; pero considera que el carácter y el espíritu del señor Azaña no permiten eso. Es persona de quien no se puede esperar el arrepentimiento. Contesta al señor Reig, diciéndole que la Cámara es la que insta y acusa ante el Tribunal de Garantías.

El quórum

El señor REIG rectifica.

El señor ALBA dice que se va a proceder a dos votaciones de quórum para dar un descanso a la Cámara.

La ley autorizando a las Empresas ferroviarias para emitir bonos por valor de 50 millones queda aprobada por 229 votos contra 4.

Han sobrado 29 votos para el quórum, además de los 15 que se computan por la petición. En total, 44.

El CONDE DE RODEZNO retira la petición de quórum para la ley de Restricciones, que es aprobada definitivamente.

Continúa el debate sobre el acta de acusación. El señor LANDABURU, nacionalista vasco, defiende un voto particular en contra. La Comisión lo rechaza.

El señor BARCIA dice que si este proceso se resuelve solamente con una mira política, se causará un daño irreparable a las instituciones de la nación. El señor MOUTAS, de la CEDA, por la Comisión, dice que ante las palabras del señor Barcia se pregunta extrañado cómo es posible que éstas, llenas de un deseo de armonía, puedan salir de los mismos bancos desde los cuales se dijeron por el señor Azaña en aquel largo discurso de cinco horas acusaciones tan graves contra personalidades de la República. El señor Barcia no ha entrado en el fondo del mismo. Sabe que de eso no debe hablar. Pero yo le digo que sostenemos la acusación porque lo creemos de conciencia. De la suerte del dictamen no me hago grandes ilusiones. De todos modos, debemos esperar que la Cámara se manifieste de manera eficaz para que éste siga el cauce marcado por la justicia: para que este dictamen siga ese cauce aquí estamos nosotros los hombres de la CEDA, todos como uno solo, al toque de clarín de la conciencia. Yo recuerdo aquellas palabras del señor Lerroux que, contestando al señor Azaña, decía que, por su parte, no solamente podría hacer o dejar de hacer en esta cuestión, sino que venía obligado a procurar que siguiera adelante el asunto para poder demostrar fuera de aquí, ante un Tribunal libre de pasiones políticas, la inocencia de cada uno. Pero ¿y la minoría radical? A pesar de algunas ausencias no puedo creer que esta minoría haga dejación de su deber. (Grandes aplausos en la mayoría, incluso de los radicales y de los monárquicos.)

El señor BARCIA rectifica.

El jefe del Gobierno

El señor LERROUX comienza diciendo que el Gobierno ha cumplido el compromiso de que no se terminara esta etapa parlamentaria sin que fuera discutido este asunto. Decía bien el señor presidente de la Comisión cuando afirmó que el Gobierno ha permanecido completamente al margen de sus trabajos. Y decía asimismo bien el señor Moutas. Conviene que se abra cauce para que ante el Tribunal competente prueben los inculpados la sinrazón de las acusaciones. Ni aun cuando las pasiones desbordadas pedían severidad en la represión, intervino el Gobierno, no ya cerca de los jueces ni siquiera cerca de las autoridades gubernativas. ¿Cuál es, por tanto, nuestra posición en este momento? El señor Azaña, al hablar en la Cámara, hizo contra mí acusaciones, según las cuales me consideraba responsable de aquello mismo de que a él se le acusaba? ¿Fué un simple recurso dialéctico? No, porque aquello mismo lo ha repetido después en actos públicos. Y si esas responsabilidades no pueden ser por otra cosa que por aquello mismo de que a él se le acusa, ¿no comprende el señor Barcia que hay en ello una confesión de su propia culpa? El Gobierno desea que el señor Azaña tenga ocasión de desvanecer las acusaciones. Nosotros abrimos cauce para la actuación de otro tribunal con la esperanza de que ese tribunal halle circunstancias modificativas que atenúen la responsabilidad de los acusados. La cuestión está ya resuelta, sin duda, en la conciencia nacional. Es, en efecto, una cuestión de conciencia que no puede ser sometida a la disciplina de los partidos políticos. El mío sabe que el Sr. Azaña me ha acusado; si entiende que es necesario esclarecer esas acusaciones votará en favor de la aprobación del acta que se discute; si entiende que no merece la pena de tomarlas en consideración, y que sólo deben ser estimadas como un recurso dialéctico, votará en consecuencia.

A la conciencia de cada cual queda encomendado lo que cada cual haya de votar. (Aplausos.)

Renovación Española

Interviene el señor Goicoechea. Aquí sólo estamos tratando de un trámite constitucional establecido precisamente para que sirva de garantía a los acusados. Por tratarse de los señores Azaña y Casares Quiroga, este asunto ha tenido que venir a la Asamblea deliberante para ser discutido con serenidad. Lo que el señor Lerroux afirmó en ocasión anterior diciendo que este asunto tiene que ir al Tribunal de Garantías, se contradice con lo que acaba de decir ahora respecto a la libertad de votar. Porque aquí no se trata sino de que funcione el mecanismo que ha de entender en esas responsabilidades. No se trata de que nosotros fallemos. Y hay que recordar también que en esas responsabilidades están incursos el señor Echevarrieta y otros que no están amparados por el fuero parlamentario. Comprendo algunas veces las vacilaciones de criterio, pero me ha sorprendido hace unos momentos ver gesticular en los bancos de la izquierda en defensa del señor Azaña a algún diputado que en las Constituyentes le calificó de asesino. Algunos DIPUTADOS DE IZQUIERDAS: Nombres, nombres. El señor GOICOECHEA: Véase el "Diario de Sesiones" del 2 de marzo de 1933. Allí se verá que uno de estos diputados decía al señor Azaña:

"Su señoría al disponer que no hubiera heridos ni prisioneros ordenó cometer asesinatos". Y ese diputado era el señor Marco Miranda (Grandes risas.), y, sin embargo, el señor Marco Miranda quería lanzarse o se ha lanzado contra el señor Izquierdo Jiménez, en defensa del señor Azaña. Nosotros no acusamos al señor Azaña de malversación de fondos, pero sí de desviación de poder, puesto que empleó aquellos fondos en fines distintos de los requeridos por el interés público.

El señor MARCO MIRANDA, de Unión Republicana, contesta brevemente al señor Goicoechea.

El señor LERROUX también rectifica. Su señoría, señor Goicoechea, ha cumplido con su deber, como yo con el mío. ¿Qué desea su señoría? ¿Abrir la mayor diferencia entre el núcleo gobernante? Pues sepa que lo que yo he dicho es lo que debía de decir desde esta cabecera del banco azul y en representación del Gobierno.

Queda desechado el voto particular del señor Barcia, y se pasa a votar, por bolas, el dictamen.

La votación

El señor ALBA anuncia a los diputados que el que vote bolas negras significará apoyo a la proposición de acusación, y las blancas en contra de ésta. Cada diputado podrá coger la bola que le plazca, y, para mayor garantía del secreto del voto, podrá coger dos bolas, una blanca y otra negra, y luego votar la que quiera; bien entendido que no ha de echar más que una bola. (Risas.)

Los diputados y ministros se mezclan agrupados alrededor de la mesa de taquígrafos, donde se han colocado dos grandes bandejas conteniendo esas bolas. A continuación desfilan ante la presidencia de la Mesa, y van depositando la bola en un recipiente cerrado a propósito.

Los dos últimos diputados en votar son Bello Trompeta y Primo de Rivera. Vota la Mesa, y principia el escrutinio, que da como resultado 189 bolas negras contra 67 bolas blancas. Han tomado parte en la votación 256 diputados. Según el Reglamento, para que la acusación prospere hace falta la mitad más uno de los diputados que componen la Cámara. Como el número de éstos son 442, haría falta para prosperar la acusación 222 en pro; siendo, por lo tanto, nula esta votación, y queda desechada la proposición acusatoria.

La reforma de la Reforma agraria

A continuación, el señor ALBA anuncia que empieza la Reforma de la Reforma Agraria, y se concede la palabra al señor Daza.

El señor MAURA (don Honorio) interviene brevemente y dice que le parece excelente la idea de hacer pequeños propietarios, pero con la Reforma agraria sólo se puede hacer política. Pide que al crear nuevos propietarios se proceda con espíritu de justicia.

El señor RODRIGUEZ JURADO trata del despojo que se hizo a los grandes de España. Después pasa a ocuparse a grandes rasgos del dictamen.

El PRESIDENTE (señor Giménez Fernández) concede la palabra al señor Del Río, pero se le guarda el turno para la próxima sesión.

Interviene el señor ALCALA ESPINOSA.

A continuación el PRESIDENTE concede la palabra al señor Daza, pero el señor Martínez Barrio pide lectura de un artículo del Reglamento y ruega se levante la sesión.

El señor GIMENEZ FERNANDEZ dice que puede continuar ésta hasta las nueve y media. En vista del vehemente deseo de discutir esta ley, no quisiera hurtar ningún tiempo posible de discusión.

El señor MARTINEZ BARRIO insiste en su petición.

El ministro de AGRICULTURA dice que no hay inconveniente en que se levante la sesión, y así se hace a las nueve y diez.

Decae la obstrucción a la ley de Reforma agraria

Bastarán unas cuatro sesiones para aprobarla. Para fines de la semana que empieza podrán cerrarse las Cortes. Una ley para conceder autonomía a las Confederaciones Hidrográficas

AUMENTAN CADA VEZ MAS LAS CONSTRUCCIONES

Desde primera hora se notó en los pasillos de la Cámara gran animación. Los diputados de la C. E. D. A. acudieron en masa; sólo faltaron seis o siete, entre enfermos, retenidos en sus provincias, y alguno que se hallaba en el extranjero. También, en buena proporción, acudieron los diputados agrarios y monárquicos de las dos ramas y varios liberales demócratas e independientes. Se notaba en cambio, a primera hora, ausencia casi absoluta de radicales. Después acudieron en buen número; pero se supo que su presencia no haría alterar el resultado de la votación sobre el alijo de armas, porque votarían divididos.

La votación

Los grupos de derecha votaron compacta y unánimemente. Los radicales depositaron probablemente más bolas blancas (contra la acusación) que negras (a favor). El señor Lerroux no quiso obligar en este asunto a sus diputados; pero él inició claramente su orientación y los diputados que estaban a su lado pudieron ver como depositaba en la urna, pues no tuvo interés en ocultarlo, la bola negra. Lo mismo hicieron otros diputados radicales, probablemente en número menor de veinte. El resto, y en especial los ex ministros más significados del partido, depositaron bolas blancas.

Puede calcularse que votaron por la acusación 105 de la C. E. D. A., veintitantos agrarios, otros tantos monárquicos(alguno más, quizá) de las dos ramas, siete liberales demócratas y otros tantos independientes; el resto, hasta 189, radicales. Constitucional y reglamentario era preciso reunir un número de bolas negras igual a la mitad más uno de los diputados en ejercicio.

"Anuncios incumplidos"

El resultado de la votación fué muy comentado en los pasillos. Se recordaba que un político que, sin ser de izquierda, suele estar enterado de los propósitos de ésta, habló la víspera de que el señor Azaña anunciaría en una nota que si la Cámara quería acusar y faltaban votos daría los suyos. Esta actitud de tanta gallardía no ha tenido confirmación.

En los pasillos varios diputados populares agrarios señalaban que si el propio señor Azaña hubiera depositado bola negra hubiera tenido un gesto de gallardía de resonancia y hubiera demostrado que él es el más interesado en que todo se esclarezca. Ese debía haber sido su gesto, señalaba el señor Giménez Fernández. Y un diputado de Unión Republicana indicaba que la figura del jefe izquierdista empezaría a decaer.

Los diputados de izquierda al oír las manifestaciones de ese tenor de los señores Martín Artajo y Fernández Heredia replicaron que tal habría hecho de no tratarse de un Tribunal tan político como el de Garantías y en el que las derechas tienen gran fuerza.

—De eso no tiene nadie la culpa, comentó el subsecretario de la Gobernación, más que el propio señor Azaña. Las Constituyentes hicieron un Tribunal político.

Algunos diputados señalaron a los radicales que aunque eran libres de votar lo que quisieran, era lógico que hubieran seguido el ejemplo del señor Lerroux.

Discusión de una política

Las derechas gobernantes señalaban, que la votación demostraba que las derechas, para hacer obra práctica, no tienen votos suficientes y que ha sido indispensable unirse al centro, lo que ha permitido resultados innegables en todos los órdenes—espiritual y material—y que vaya restableciéndose la prosperidad del país, de lo que dan testimonio la Bolsa y el aumento de la construcción. La votación indica—agregaban tales diputados—que nada útil se hubiera hecho sin la unión con los sectores de centro. La cuestión de ayer nada dice en el conjunto de la labor política que viene realizándose.

Decae la obstrucción

En todo se ha cumplido lo que ayer podía preverse y anunciamos en nuestra impresión política. Seguirá la labor de las Cortes por los cauces que indicamos en ella. La obstrucción a la ley de Reforma de la Reforma Agraria parece que decae, y se calcula que bastarán tres o cuatro sesiones para acabar. En cuanto a la ley Electoral aumentan las posibilidades de un acuerdo, sin que nada pueda preverse.

El señor Lucia calculaba que a fines de semana estará todo concluído y podrán cerrarse las Cortes.

La sesión del martes

El programa para el martes es el siguiente:

A primera hora, breves intervenciones. A continuación, el proyecto de ley de conversión de Deuda, y después, hasta que termine la sesión, Reforma agraria.

Un periodista preguntó al señor Alba si creía se iría pronto al cierre de las Cortes, y contestó que estimaba que quizá fuera en esta semana.

También se le preguntó si se reuniría el martes con los jefes de minoría no gubernamentales, y respondió:

—Yo preferiría el que alguien trajese una fórmula escrita. Si así no fuera, los citaría para el día siguiente. Se había pensado que se procediese a la votación de la totalidad, y es posible que de esta discusión se apuntase y pudiese salir la fórmula deseada por todos.

* * *

El señor O'Shea, que actuaba de presidente de la minoría independiente, manifestó que la intervención del señor Izquierdo Jiménez, miembro del grupo, había sido, en nombre propio y no en el de la minoría.

Nueva Sociedad inmobiliaria

El ministro de Trabajo dijo que al amparo de la ley del Paro obrero se había constituído una nueva Sociedad inmobiliaria, que piensa destinar inmediatamente millón y medio de pesetas para construcciones en Madrid.

Agregó el señor Salmón que esta semana se había constituído el Patronato de Socorro al Paro, y expresó su satisfacción por el trabajo que este Patronato realiza. Se refirió luego a la forma en que se piensa organizar la propaganda para las aportaciones voluntarias de entidades y particulares, que se hará especialmente en los meses en que el paro es más agudo. A este objeto se hará propaganda a base de conferencias, carteles y gestiones directas, y por los «legionarios del paro» se recaudará en los sitios en que se percibe dinero.

Aumentan las construcciones

Se mostró optimista por las obras y construcciones que se abren en Madrid, con las que se aminorará el paro. Sobre este particular dijo que ya antes de aprobarse la ley de Paro forzoso se percibía un aumento del 25 por 100 en las peticiones de licencias para construcciones, y ahora, con la exención de tributos para veinte años y licencias gratuitas, el aumento es aún mayor.

Al referirse al paro en las cuencas mineras, dijo que en algunas el problema reviste importancia, especialmente en aquellas donde los yacimientos están muy profundos, cuya extracción resulta costosísima y no se puede competir con el extranjero. Dijo, por último, que esta clase de paro se remediaría en parte con la aprobación del proyecto de ley sobre combustible líquido y el de repoblación forestal.

Las Confederaciones hidrográficas

En el ministerio de Obras públicas facilitaron la nota siguiente:

"La versión que la Prensa ha publicado de las palabras pronunciadas por el ministro de Obras públicas en la sesión parlamentaria del 19 del corriente es, necesariamente, sumaria e incompleta. Y en materia tan importante y compleja, esas vaguedades han suscitado entre los elementos directivos de las Confederaciones Hidrográficas inquietudes que, llegadas al conocimiento del ministro, conviene desvanecer.

Refiriéndonos al texto del "Diario de Sesiones del Congreso" aclaramos esas palabras diciendo que el tema del régimen de las Confederaciones, como Caja especial, fué tratado en dos Consejos de ministros, en los que el de Obras públicas afirmó—como en la Cámara—que estos organismos no pueden confundirse con otras Juntas o consorcios que, percibiendo recursos por arbitrios directos o aminoración de ingresos, los invierten sin intervención de la Hacienda pública.

Las Confederaciones llegarán a poseer recursos propios y, además de estar intervenidas por Hacienda en los libramientos, la gestión y la dación de cuentas, los síndicos y gestores son precisamente quienes—utilizando las obras—pagarán especialmente el 60 por 100 del costo. No es el momento actual propicio para intercalar con la ley de Autorizaciones para restringir gastos del Estado la que Obras públicas ha de presentar un día legalizando la situación de las Confederaciones; pero el Gobierno ha reconocido que tales organismos son convenientes, que deben ser consolidados por ley, que su administración necesita libertad y autonomía bien intervenidas por Hacienda, y el ministro de Obras públicas contrae el compromiso de traducir esas normas en un proyecto de ley, que presentará a las Cortes en el momento en que la de Contabilidad sea reformada, o, en todo caso, no más que en la próxima reunión de Cortes.

Por lo demás, en la actual se logró ya llevar a la de Restricciones la flexibilidad necesaria para que el régimen de las Confederaciones no se vea obstruído por prejuicios administrativos que, exagerados, son dañosos."

AGUA VISNU
IDEAL PARA EL CUTIS
En tonos:
Blanco — Rachel — Rosado — Moreno
Ocre y Bronceado.

PLAZA DE TOROS de VALENCIA
9 grandes corridas, 9
Valencia II, Barrera, Ortega, Armillita, La Serna, Garza, Domínguez, Torres, Martínez
DEL 25 DE JULIO AL 2 DE AGOSTO
Las mejores corridas de España

LAMA HERMANOS
Ultimas novedades en bolsos para señora. Carteras, tarjeteros, pitilleras y demás artículos de piel. Novedades de Londres y Viena. Neceseres y maletas para viaje.
LOS MADRAZO, 7

Les Petits Suisses
Avanza y avanza la estación
Mayores bajas aún
BAJAS DEL 20 AL 50 POR 100
En todos los ZAPATOS de última creación
Creaciones de hoy mismo
Los de ~~30~~ pesetas, HOY de 15 a 24
" " ~~40~~ " " " 20 a 32
" " ~~50~~ " " " 25 a 40
Les Petits Suisses
SEVILLA, 8 -- GRAN VIA (PEÑALVER). 8
ARENAL, 12 -- FERNANDO VI, 17

Se ha resuelto el conflicto del Hospital Clínico de Barcelona

Ahora se estudiará la solución definitiva. Un local para archivar los expedientes de vagos y maleantes

(Crónica telefónica de nuestro corresponsal)

BARCELONA, 20.—Con todo interés siguen los partidos revolucionarios catalanes las incidencias del Parlamento de Madrid en torno a Azaña. Todos los grupos revolucionarios, excepto la F. A. I., que no olvida ni olvidará en mucho tiempo las deportaciones a Bata, las represiones del bienio y, sobre todo, Casas Viejas. Nosotros hemos visto cómo en los mitines anarquistas las mujeres llevaban, en señal de protesta, un rótulo en la frente con las palabras "Casas Viejas". Para la F. A. I., Azaña no es más que un tirano que organizó implacables matanzas de anarquistas. Pero para los demás sectores revolucionarios, Azaña es un símbolo y una esperanza. Al mitin monstruo que se le prepara en Barcelona asistirán los separatistas, comunistas y toda la gama de revolucionarios que pululan por Barcelona. El mitin se verá lleno, pues a él acudirán, sin faltar uno solo, todos los comprometidos el 6 de octubre que deambularon, fusil al brazo por las barriadas de la ciudad y que no osaron presentarse en los sitios donde la tropa se batía y sonaban los tiros.

No asistirán al acto Badía y Dencás por hallarse fuera de España; pero ni uno solo de sus "escamots" separatistas faltará a la concentración. Y si no fuese porque la autoridad ha de impedirlo, veríamos cómo en lugar de acogerle con los puños cerrados se le saludaba ondeando banderas subversivas con la estrella solitaria de la independencia. Y es lógico y natural el interés y simpatía con que se están siguiendo los incidentes en torno a la responsabilidad de Azaña, a quien siguen y admiran precisamente por aquello que motivó su acusación.

La Esquerra, y especialmente el separatismo, está carente de jefes. El fracaso de octubre ha acabado con el escaso prestigio que, como revolucionarios y como hombres de Gobierno, pudieran conservar los dirigentes del partido. A Dencás y Badía se les acusa de «agentes provocadores al servicio de la reacción». Companys y todos los ex consejeros de la Generalidad perdieron todo predicamento entre los suyos desde el momento en que al verse en peligro entregaron sus pistolas y municiones a un militante de Alianza Obrera, que las repartió entre los revoltosos que estaban en las barricadas. Nadie piensa ya en ellos como conductores de masas. Pi Suñer tampoco consigue ser considerado como líder. Y en esas circunstancias, ante el descrédito e inutilidad de sus hombres, el catalanismo de izquierda—incluso el separatismo extremista—vuelven sus ojos al político castellano que si algún día busca un acta, no la encontrará seguramente por sus tierras de Alcalá de Henares, sino en los distritos de Cataluña, donde más acentuado está el separatismo antiespañol.

La Esquerra estos días se está esforzando por concertar pactos y alianzas de matiz revolucionario. Parece que ya ha llegado a un acuerdo con todos. E incluso está en trato con la C. N. T. Los sectores comunistas acentúan con especial empeño el matiz separatista. Todo hace presumir que nos hallamos en presencia de un conglomerado revolucionario más absurdo que el que se ultimó en 1931. Todo ello se espera fraguará definitivamente en presencia de Azaña, que va a actuar en esta ocasión de catalizador. Aunque esta vez con la experiencia de los años pasados, los elementos separatistas y el comunismo y la F. A. I. (si al fin entra en la combinación a pesar de Azaña) se impondrán rotunda y terminantemente a la Esquerra. — ANGULO.

Se resuelve el problema del H. Clínico

BARCELONA, 21. — La Generalidad ha dado a la publicidad una nota en la que, bajo el título "Se ha resuelto el conflicto del Hospital Clínico", la Consejería de Asistencia Social da cuenta de la dificultad del problema hospitalario de Barcelona, de su preocupación ante el mismo y de las gestiones realizadas para resolverlo. La actitud de los acreedores—dice la nota—ha permitido llevar a feliz término las gestiones. Resuelta la dificultad perentoria, hay que estudiar la solución definitiva, en la que una armónica actuación de las Corporaciones públicas, la participación del Ayuntamiento y otras medidas ayudarán a resolver el problema. Termina diciendo la nota que la base de solución ha de ser el control absoluto por medio de una oficina central.

Los expedientes a vagos y maleantes

BARCELONA, 20.—El Juzgado especial encargado de aplicar la ley de Vagos y Maleantes ha habilitado un local para archivar todos los expedientes instruídos con este motivo, que actualmente son 370. Con el bando de represión de la mendicidad se espera que aumente considerablemente este número. En lo sucesivo no será preciso consultar al registro central sobre los antecedentes de los detenidos.

Arden el motor de un autobús y un coche particular

BARCELONA, 20.—Se ha facilitado una nota en la Comandancia de la cuarta División, en la que se da cuenta de tres sucesos ocurridos. Uno de ellos en la plaza Urquinaona, en donde ardió el motor de un autobús. El fuego no fué casual y fué apagado con la intervención de los bomberos y empleados del coche. También se manifiesta en la nota que en la calle de Cortes fué atropellado por un automóvil de matrícula francesa un barrendero municipal, que resultó muerto. El conductor fué detenido. Y, por último, se da cuenta de que en la Rambla de Cataluña, esquina a la calle de Consejo de Ciento, ardió totalmente un coche particular, quedando destruído antes de que llegaran los bomberos.

Alarma en Atarazanas

BARCELONA, 20.—En los alrededores de Atarazanas ha habido esta tarde gran alarma a consecuencia de que, por la puerta de Santa Madrona, huía un maleante perseguido por la Policía. Como no obedecía las voces de alto, la Policía le persiguió a tiros. El maleante pudo huir.

Se declara autor de un robo

BARCELONA, 20.—En la Jefatura de Policía se ha recibido una carta del súbdito austríaco Schiro Kauen, en la que se hace responsable de los robos cometidos en el piso de la calle de Muntener, donde vivía. Acusado por esos robos había sido detenido su hijo. Afirma que éste es inocente y que él, cuando vuelva a España, se presentará a las autoridades.

Nuestros suscriptores de Madrid que se ausenten durante el verano, recibirán EL DEBATE en el punto de su residencia, sin aumento de precio, previo abono de un trimestre anticipado

Mañana las maniobras de tiro real en Oviedo

Asistirá el ministro de la Guerra

OVIEDO, 20.—Se ultiman los preparativos para el desfile militar que tendrá lugar el lunes en presencia del ministro de la Guerra, señor Gil Robles, después de asistir a las maniobras militares que se celebrarán en los montes de Riosa. En el paseo de los Álamos se han instalado tres grandes tribunas para el ministro, autoridades civiles y militares y demás personalidades.

Para Mieres han salido fuerzas del regimiento de Milán y del Tercio, y allí se concentrarán todas. Hoy, a las siete de la tarde, es esperado el general Goded, en cuy honor se celebrará una recepción en el Hotel Asturias.

Llega el general Goded

OVIEDO, 20.—A las ocho de la noche llegó el general Goded, acompañado de sus ayudantes, el teniente coronel señor Daguillo y el comandante don Carlos Lázaro, que vienen a presenciar las maniobras militares. Fué saludado por todos los jefes de la guarnición de Oviedo y otras autoridades.

Mañana, domingo, irá con el coronel Aranda a recorrer los terrenos donde se celebrarán los ejercicios. Terminados éstos permanecerá unos días en Asturias para revistar las fuerzas de guarnición en la provincia y luego recorrer toda la zona minera, así como Gijón y Avilés. El miércoles regresará a Madrid. Hará el viaje por Santander para detenerse unos momentos en Covadonga.

Un obsequio al hijo de Gil Robles

OVIEDO, 20.—Un joven de esta capital, Fernando Mayo, ha confeccionado un avión miniatura, todo de concha, que ha dedicado al hijo del señor Gil Robles. El señor Mayo piensa entregar el avión al ministro de la Guerra el lunes, durante su visita a esta ciudad.

El aparato, que tiene unos cuarenta centímetros de largo, es del tipo del "Air de France", que hace la travesía de viajeros París-Londres. Pueden apreciarse en él hasta los menores detalles, incluso la brújula y una redecilla para equipajes de viajeros. El señor Mayo manifestó que había tardado ochenta y tres horas en construir el aparato.

En la parte exterior está grabada la inscripción siguiente: "A Gil Robles, hijo. 21-7-35." Esta era la fecha en que tenía anunciada su llegada a Oviedo el ministro de la Guerra y que hubo de ser dilatada por las razones ya conocidas.

Tarifa de suscripción de EL DEBATE

		Mes	Trim.	Sem.	Año
Madrid	Ptas.	3,50	10,50	21,00	42,00
Provincias ..	»	—	10,50	21,00	42,00
América	»	—	11,00	22,00	44,00

LA CORPORACION, OTRO REMEDIO CONTRA LA LUCHA DE CLASES

Los hombres se agruparán, no por el cargo, sino por la profesión

Al Estado corresponde solamente fomentar estas entidades

Conferencia de don Angel Herrera en los Cursos Internacionales de San Sebastián

SAN SEBASTIAN, 20. — Hoy han concluído los cursillos de don Angel Herrera, don Celso Arévalo y la doctora Jorissen, en los Cursos Internacionales católicos.

Don Ismael Rodríguez Orduña trató hoy del «Conocimiento vulgar como base espontánea, evidente e indestructible de la filosofía».

La doctora Jorissen expuso las obras católicas auxiliares de la Acción Católica. Entre ellas están la Confederación Alemana de Caridad, cuyo fin es ejercer la caridad en todos sus aspectos, y la organización de escuelas católicas, cuyos dos fines esenciales son: desarrollar el interés por la escuela católica y organizar las Asociaciones de Padres de Familia, y por último, el Instituto de Pedagogía Científica, que se propone el progreso de los estudios pedagógicos de ideología católica.

Don Celso Arévalo abordó el tema «San Isidoro como creador de un tecnicismo grecolatino, con deseo de crear un idioma científico».

Don Jesús Enciso disertó sobre "La Redención, según San Pablo".

El Estado Corporativo

"Hacia el Estado Corporativo" se tituló la conferencia pronunciada ayer por don Angel Herrera.

Pío XI, antes de llegar a tratar de la Corporación, explica las jerarquías de personas sociales que se interponen entre el individuo y el Estado. Refiriéndose a las divisiones y oposiciones de las clases, dice: "La perfecta curación no se obtendrá sino cuando, quitada de en medio esta lucha, se formen los miembros del cuerpo social bien organizado. Es decir, órdenes o profesiones en que se unan los hombres, no según los cargos que tienen en el mercado del trabajo, sino según las diversas profesiones que cada uno ejercita".

El principio es, pues, clarísimo para remediar la división, porque ésta implica una lucha. Así vemos que cuando un obrero se encuentra desamparado, busca a otro que esté en sus condiciones y surge el Sindicato; de otro lado se alían los patronos y queda la sociedad dividida en dos clases. No se trata, pues, de crear sindicatos de obreros cristianos para que se entiendan con los patronos, sino de algo más profundo, cual es el pensamiento aristotélico de colaboración de ambas partes. El Papa considera estos Sindicatos como instituciones naturales, fundándose en que «siguiendo un impulso natural, los que están juntos en un lugar forman una ciudad; así, los que se ocupan en una misma arte o profesión, sea económica o sea de otra especie, forman asociaciones o cuerpos, hasta el punto de que muchos consideran estas agrupaciones que gozan de su propio derecho, si no esenciales a la sociedad, al menos connaturales a ella".

En este párrafo se dibujan los principios básicos del derecho de asociaciones: La corporación es algo del derecho natural. Estas asociaciones son connaturales a la sociedad. Son anteriores lógicamente, al Estado. Tienen autonomía dentro del orden general de aquél. La corporación no debe ser una creación del poder público del Estado, pues el gran peligro de las corporaciones modernas es la estatificación, que lleva al cesarismo, contra las doctrinas de la Iglesia. El Papa concede al Estado una función supletoria, que se resume en estas cuatro palabras: dirigir, vigilar, ungir y castigar. El señor Herrera condensaría aún estas palabras en una sola: fomento.

San Sebastián.—En la capital donostiarra, a juzgar por los encargos que se han hecho en los mejores hoteles, se espera este verano una gran concurrencia. Siguiendo una tradicional costumbre, las familias aristócratas españolas se han dado cita en el Hotel María Cristina, que seguirá siendo el centro de reunión preferido por la gente distinguida.

ULTIMA HORA

Hallazgo de documentos subversivos

En la Dirección General de Seguridad facilitaron de madrugada las siguientes notas:

"Dando cumplimiento a una orden telegráfica de Cuenca, agentes de la Brigada Social practicaron un registro en la tarde del sábado en determinada casa de Chamartín de la Rosa, obteniendo como resultado el hallazgo de 17.000 sellos de cotización y propaganda, 1.000 hojas de contribución mensual, 990 pasquines de texto subversivo, 32 "carnets" de organizaciones libertarias, 45 folletos de carácter anarquista, gran cantidad de reglamentos de Ateneos libertarios, impresos de carácter revolucionario y una pistola de dos cañones."

"Por un agente de Investigación y Vigilancia fué detenido en la estación del "Metro" de la Puerta del Sol un individuo que había dejado abandonado un paquete de papeles que, examinados por el agente, resultaron ser gran cantidad de sellos de cotización y del Socorro Rojo Internacional, varias listas de cotizantes y buen número de hojas clandestinas de propaganda revolucionaria marxista. El detenido fué conducido a la Brigada Social, en donde quedó a disposición de las autoridades."

Muere un párroco de Gijón

GIJON, 21. — Hoy ha fallecido don Angel G. Valdés, párroco de San Lorenzo, a los setenta y nueve años. Era persona queridísima en todos los sectores sociales, en los que gozaba de grandes afectos. Fué fundador del catecismo de los niños y otras instituciones de carácter religioso.

Al entierro, que se celebrará mañana, concurrirán las Asociaciones católicas en pleno.

Charlas del tiempo

Domingo 21 julio 1935

LUNA menguando (cuarto menguante, mañana). En Madrid sale a las 10,35 de la noche y luce hasta las 12,31 de la mañana del lunes.

SOL: En Madrid sale a las 5,1 y se pone a las 7,41; pasa por el meridiano a las 12 h., 20 m., 56 s. Dura el día 14 horas y 40 minutos, igual que ayer. Cada crepúsculo, 32 minutos.

PLANETAS: Lucero de la mañana, Saturno (próximo al meridiano). Lucero de la tarde, Venus (a poniente); también Júpiter y Marte (inclinándose a poniente).

Lunes 22 julio 1935

LUNA en cuarto menguante. En Madrid sale a las 11,7 de la noche y luce hasta la 1,43 de la tarde del martes.

SOL: En Madrid sale a las 5,2 y se pone a las 7,40; pasa por el meridiano a las 12 h., 21 m., 0 s. Dura el día 14 horas y 38 minutos, o sea, 2 minutos menos que ayer. Cada crepúsculo, 32 minutos.

PLANETAS: Lucero de la mañana, Saturno (próximo al meridiano). Lucero de la tarde, Venus (a poniente); también Júpiter y Marte (inclinándose a poniente).

La temperatura de las afueras

¿Hace menos calor en los arrabales que dentro de los grandes núcleos de población? Según la hora.

En el extranjero, especialmente en Austria y Alemania, se han ocupado mucho de este asunto y han hallado que la temperatura de los arrabales difiere por término medio de 0,5 a 1° de la del interior de la ciudad.

Pero la diferencia depende mucho de la hora. A mediodía—a la sombra siempre—, la diferencia es nula. En cambio, al amanecer y al anochecer, hay 2,05 menos en las afueras que en el interior.

Sin embargo, existe una anomalía: Las máximas absolutas no se registran entre calles, sino en el campo.

Lectores: ¿Qué les diremos para consolarles del calor? Pues que lo sentirán menos porque... están acostumbrados.

METEOR

Boletín meteorológico

Estado general.—Por todo el Continente se ha debilitado la presión, y las presiones altas, más intensas que ayer, quedan a lo largo de las costas del Atlántico, centradas entre las Azores y Galicia y prolongándose por el golfo de Vizcaya y Sur de Francia. Por Alemania se observan tormentas y lluvias por el Canal de la Mancha y Norte de Francia.

Por España, salvo algunas lloviznas por el Cantábrico, donde además está el cielo cubierto, por el resto del país el cielo está despejado, con vientos flojos y temperatura elevada.

Temperaturas.—Coruña, mínima 15; Santiago, mínima 11; Pontevedra, máxima 23, mínima 14; Vigo, 23 y 16; Orense, 28 y 16; Gijón, 20 y 17; Oviedo, 23 y 15; Santander, 21 y 17; Igueldo, mínima 17; San Sebastián, 22 y 16; León, máxima 32; Zamora, 30 y 16; Palencia, 31 y 13; Burgos, 24 y 13; Soria, 31 y 16; Valladolid, 33 y 14; Salamanca, 31 y 16; Avila, 28 y 16; Segovia, 31 y 15; Navacerrada, 26 y 9; Toledo, 36 y 22; Guadalajara, 33 y 20; Cuenca, 33 y 17; Ciudad Real, 35 y 18; Albacete, mínima 21; Cáceres, 37 y 15; Badajoz, 35 y 14; Vitoria, 19 y 13; Logroño, 25 y 15; Pamplona, 26 y 15; Huesca, mínima 15; Zaragoza, 29 y 19; Gerona, 31 y 19; Barcelona, 29 y 22; Tarragona, 27 y 20; Tortosa, 33 y 22; Teruel, 35 y 19; Castellón, 29 y 22; Valencia, 31 y 23; Alicante, 31 y 21; Murcia, 39 y 20; Sevilla, 37 y 19; Córdoba, 37 y 20; Jaén, 36 y 21; Baeza, 33 y 16; Granada, 35 y 20; Huelva, 33 y 19; San Fernando, mínima 21; Algeciras, mínima 22; Málaga, 32 y 24; Almería, 28 y 21; Palma de Mallorca, mínima 18; Mahón, 31 y 22; Santa Cruz de Tenerife, mínima 19; Melilla, mínima 19.

Detención de un extremista

El agente de Vigilancia don Servando Corrales y los guardias civiles afectos a servicios especiales Lorenzo García, Vicente Prádenas y Nazario Prado, en varios registros practicados en el pueblo de Griñón, de esta provincia, se incautaron de tres pistolas con bayoneta y un puñal de grandes dimensiones, cuya procedencia no supo explicar Miguel Ajenjo Vivas, de cuarenta y siete años, soltero, apodado «el Miguelo». Asimismo se le ocuparon varios periódicos y hojas extremistas. Fué puesto a disposición del Juzgado de Getafe.

Se inaugura la línea aérea Barcelona-Valencia

VALENCIA, 20. — Esta mañana se inauguró la nueva línea aérea Valencia-Barcelona. A las diez y quince de la mañana salió de la base el primer trimotor, llevando como pasajeros al alcalde de Valencia, al secretario particular del gobernador, al jefe del aeropuerto de Manises, delegado de la entidad y algunos representantes de la provincia valenciana. El trimotor despegó sin novedad y llegó felizmente a Barcelona después de una hora y cincuenta y cinco minutos de vuelo. Aterrizó en el aeródromo de Prat de Llobregat.

El regreso se efectuó esta tarde, a las cuatro cincuenta y cinco, hora en que llegó el trimotor felizmente.

EN LA ARGENTINA EXIGEN FIANZA A LAS AGENCIAS DE INFORMACION

Agencias y corresponsales deberán guardar copia de cuanto transmitan

El Gobierno quiere garantizarse así contra las noticias falsas enviadas al extranjero

BUENOS AIRES, 20.—El Gobierno ha dictado disposiciones de un gran alcance para regular el trabajo de las agencias de noticias y de los corresponsales que envíen noticias al exterior o interior de Argentina, con el fin «de evitar peligros al país y a sus instituciones», a consecuencia de la propagación de noticias falsas.

El decreto provee que todas las agencias de noticias y los corresponsales deberán estar registradas en la oficina general de Correos; segundo, todas las agencias deberán depositar una suma que oscilará entre cinco mil y cincuenta mil pesos, como garantía de su buena fe; tercero, las copias de todos los despachos recibidos o enviados deberán depositarse en Correos, para que las inspeccionen las autoridades; cuarto, todos los mensajes deberán llevar la autorización del director local de la agencia o de sus ayudantes, cuyos nombres estén registrados; quinto, los directores de las agencias de noticias son, personalmente, responsables de las consecuencias y daños causados por los falsos despachos enviados por sus agencias y serán sometidos a la correspondiente pena; sexto, la oficina de Correos vigilará el cumplimiento del decreto y podrá adoptar todas las medidas necesarias para su cumplimiento, puesto que está autorizada, a requerimiento del ministerio del Interior, para cerrar las agencias de noticias, o eliminar a cualquier persona o personas de los registros, de acuerdo con las cláusulas del decreto; séptimo, el decreto provee que cualquier agencia permanentemente cerrada en virtud de estas disposiciones no podrá intentar que se le registre nuevamente antes de que haya transcurrido un año de la fecha en que fué cerrada.

El decreto ha sido atacado con gran violencia por la Prensa argentina. "La Nación", en un artículo que encabeza con las palabras "Absurdo decreto", conviene en que el Gobierno debería tomar medidas contra las agencias de noticias y corresponsales que sean responsables de despachos injuriosos contra la nación, pero declara que no debería hacerlo por procedimientos tan poco lógicos. "La Prensa", en otro artículo titulado "Un golpe contra la libertad de Prensa", dice que es inconcebible cómo el Gobierno se considera a sí mismo facultado para implantar un sistema que implica la completa derogación de la cláusula constitucional por la que se garantiza el derecho absoluto de publicar ideas en la Prensa sin la previa censura.—United Press.

La conversión de Deuda

EL MINISTRO OBRA DE ACUERDO CON LA BANCA

"Respeto absoluto a lo pactado. Conversión realmente voluntaria. No se forzarán las cosas"

Todavía no se ha pensado en nada inmediato; una autorización tan sólo

El anuncio de la conversión de Deudas del Estado fué el comentario del día en todos los centros financieros. ¿Cómo? ¿Cuándo? ¿En qué proporciones?

El ministro de Hacienda hizo ya ayer alguna manifestación que aclaraba algo estos extremos: no se ha pensado en nada inmediato, no se ha previsto por qué deudas haya que empezar, ni la forma. Es simplemente una autorización.

Por nuestra parte, hemos procurado indagar en los centros que más en contacto viven con estas cuestiones. Según hemos podido saber, el ministro llevó la idea al Consejo del viernes, sin redactar siquiera el proyecto leído en el Congreso por la tarde. En realidad, no tenía aún una decisión concreta, puesto que su propósito era realizar las conversiones en noviembre o diciembre.

El ministro celebró el viernes una reunión con los representantes de los grandes Bancos y les expuso con toda sinceridad sus propósitos.

Autorizadamente podemos rectificar algunos rumores circulados en el día de ayer por los centros financieros: Dentro de diez días tal Deuda, y dentro de quince esta otra y después la de más allá... El ministro—nos han dicho—expuso a los banqueros su intención de proceder en todo momento de acuerdo con lo que la realidad diga. No quiere forzar para nada los acontecimientos; respetará toda clase de normas legales y no irá más allá de lo que el mismo mercado indique, de lo que aconsejen las circunstancias, con toda prudencia y tacto. Se encontraba el ministro con que la Bolsa se había anticipado a sus propósitos y estimó que no podía dejar que las Cortes se cerraran sin obtener de ellas una autorización amplia, que le deja el camino expedito para poder utilizar este resorte, si a ello le aconsejaran las circunstancias.

La intención del ministro no es ir inmediatamente, pasado mañana, a la conversión. Ha buscado tan sólo evitar la posibilidad de encontrarse con las Cortes cerradas y sin autorización, si llegare el caso, para efectuar estas operaciones.

Por lo demás, continúan diciéndonos, el público hace mal en esta súbita alarma, que está desprovista en absoluto de fundamento. No se han fijado muchos que en el artículo primero del proyecto existe alguna cláusula de máximo interés, la referente "al tipo de negociación que el Gobierno acuerde", y que echa por tierra todo cálculo y vaticinio.

Y es que hay más aún: en el acoplamiento de los créditos presupuestos a las necesidades de la transformación, de que habla el artículo segundo, caben mil combinaciones, que podrán tranquilizar a los tenedores de Deudas, que hoy se cotizan con prima sobre la par.

Esta es una de las operaciones de conversión voluntaria verdad, que se hacen con toda clase de miramientos y de buena disposición, por parte de ministro, Banca y público. Conversión voluntaria, como pocas se realizan ya en estos tiempos, con respeto absoluto a lo pactado. El público debe pensarlo, para que no le ocurra lo absurdo sucedido con los Bonos oro; esto es, para que no obre precipitadamente.

Los banqueros recomendaron al ministro que se estudiaran detenidamente las condiciones técnicas de las operaciones—aun no determinadas—y que empezaran por acoplarse algunos tipos de interés de la Banca al nuevo proyectado para la Deuda. A este fin, el ministro se puso al habla con el presidente del Consejo Superior Bancario, y esta entidad estudiará este detalle.

El Japón ha rechazado la protesta rusa

Protesta a su vez contra la publicación de la nota y contra nuevos incidentes fronterizos

EL EJERCITO AMENAZA A MOGOLIA EXTERIOR

TOKIO, 20.—La respuesta japonesa a la protesta de la Unión Soviética, relativa a los incidentes de frontera, ha sido entregada al embajador de los Soviets.

En esta respuesta, el Gobierno japonés declara categóricamente que no admite la protesta soviética, y enumera una serie de pruebas demostrativas de la falta de fundamento de las alegaciones de la U. R. S. S.

La respuesta contiene, además, una enérgica protesta contra la publicación prematura de la nota soviética por la Prensa rusa. El Japón dice que este procedimiento no es habitual, y que podría hacer empeorar las relaciones entre el Japón y Manchuria, de una parte, y la Unión Soviética de la otra.

Entre tanto, se han producido nuevos indicentes de frontera, que han motivado otra nota de protesta del Gobierno manchú.

La cuestión mogola

LONDRES, 20.—Comunican de Dairen a la Agencia Reuter que, en una declaración, el Ejército japonés del Kuangtung ha aprobado la actitud del Manchukuo en su querella relativa a la cuestión de fronteras con Mogolia exterior, y que el mencionado Ejército exige que se designen representantes para que se discuta la cuestión.

El documento agrega que, en caso de negativa, el Ejército del Kuangtung arrojaría por la fuerza a las tropas mogoles de la región de la frontera.

* * *

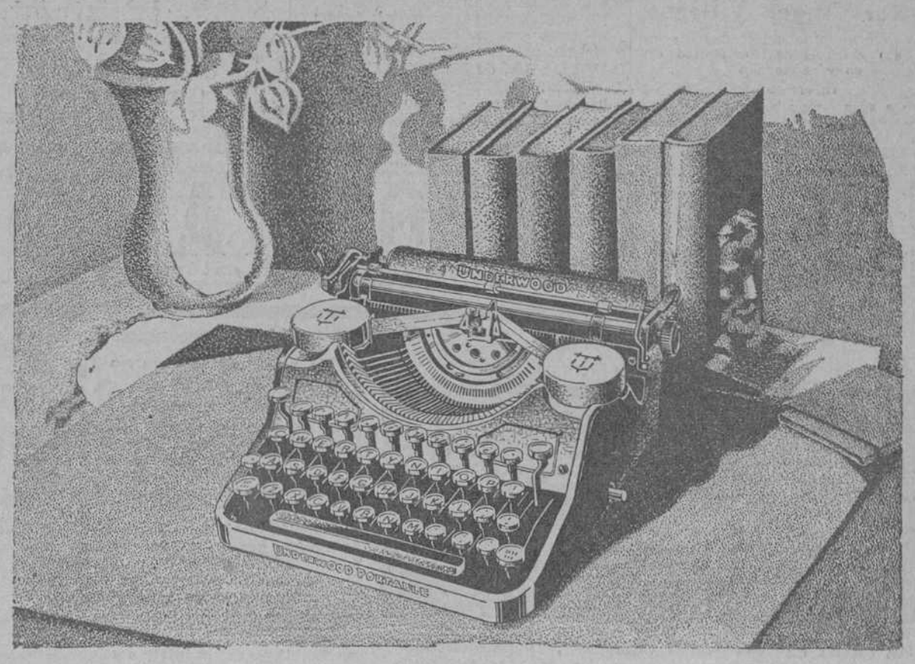
TOKIO, 20.—La Agencia Rengo comunica que el ministro de Negocios Extranjeros del Manchukuo ha entregado esta mañana en Kharbin una nota de protesta con motivo del tiroteo de los soldados rojos contra una canoa automóvil japonesa que remontaba el río Amur.

El general Hayashi

TOKIO, 20.—Se considera en general aquí que el viaje de inspección que el ministro de la Guerra, general Hayashi, va a emprender la próxima semana a Osaka es una prueba de la falsedad de los rumores relativos a la dimisión del ministro.

También se desmienten los rumores relativos a un cambio de Gobierno.

EL DEBATE -- Alfonso XI, 4



UNDERWOOD PORTATIL

La fábrica UNDERWOOD construye cinco diferentes modelos de máquinas portables.

Adquiera para su uso particular uno de estos modelos. En hoteles, balnearios y en su propio domicilio puede usted escribir, incluso de noche, sin ser molestado por el ruido ni molestar a otras personas.

REPRESENTANTE PARA MADRID Y EL OESTE DE ESPAÑA:

GASPAR TRUMPY

Alcalá, 39 MADRID Teléfono 13827

Constitución de la Unión de Federaciones Deportivas

"Leo's Fancy" ganó la gran carrera del Stádium. Silverio Maes triunfó en la etapa Perpiñán-Luchón. Estados Unidos-Alemania en la Copa Davis

El Gran Premio de España se correrá el 22 de septiembre

Deportes en general

La U. F. E. D. A.

El Alpino, a los Cotos.

Ayer ha quedado constituída la Unión de Federaciones Españolas Deportivas "Amateurs".

Tenemos a la vista los Estatutos, de los cuales, con más espacio, daremos a conocer los detalles más salientes.

La Junta deportiva de la UFEDA queda integrada por los delegados de cada Federación que a continuación se expresan:

Don Joaquín de Aguilera, por la Federación Española de "Hockey".

Don Antonio del Campo, por la Federación Española de Esquí.

Don Antonio Victory, por la Unión de Sociedades Españolas de Alpinismo.

Don Carlos de Satrústegui, por la Asociación de «Law Tennis» de España.

Don Francisco Carvajal, por la Federación Española de "Golf".

Don José Hermosa, por la Confederación Española de Atletismo.

Don Luis Ramírez, por la Federación Española de Esgrima.

Don Bianor Sánchez-Mesas, por el Comité Central de Sociedades Hípicas Españolas.

Don Gonzalo Aguirre, por la Federación Española de «Basket-Ball».

Don Francisco M. Larrañaga, por la Federación Española de "Football Rugby".

Don Miguel Guevara, por la Confederación Gimnástica de España.

Don Joaquín Miñana, por la Federación Española de Natación "Amateur".

Para la presidencia de la UFEDA ha sido elegido por unanimidad don Rafael Sánchez Guerra, y como miembros del Consejo ejecutivo los señores siguientes: vicepresidente, don Joaquín de Aguilera; secretario, don Joaquín Miñana; tesorero, don Antonio Victory, y contador, don Bianor Sánchez-Mesas.

PROGRAMA DEL DIA

Carreras de galgos

Reunión extraordinaria. Esta tarde, a las seis, en el cinódromo del Stádium.

Ciclismo

Prueba del Velo Club Portillo. Sobre un kilómetro con salida lanzada. A las nueve, en la carretera de La Coruña.

Excursionismo

La S. Gimnástica, al Puerto de San Juan.

La Peña Badía, a Miraflores.

La Sociedad Peñalara, a Navafría.

La Gimnástica, a La Pedriza.

Carreras de galgos

«Leo's Fancy» gana la gran carrera

La inmensa mayoría de los aficionados suponía que la reunión de anoche iba a resultar de las más interesantes de la temporada, y acertó plenamente. En primer término, se batió sobradamente el «record» de público de todo el año pues, en general no se podía dar un paso y en cuanto a la entrada de preferencia hubo más de media entrada. La principal atracción estaba en la carrera de primera categoría, en la que se alinearon los mejores galgos de España. La carrera respondió maravillosamente a la expectación, porque su desarrollo resultó de gran interés y, sobre todo, muy emocionante.

«Leo's Fancy» pudo lanzarse en cabeza, sacando en las primeras 50 yardas unos tres o cuatro cuerpos sobre «Mountain Mahony» y «Alacrán». Este, como en su anterior carrera, partió un poco rezagado. Hasta la segunda curva parecía fácil la victoria de Leo's Fancy»; pero ya en el frente apretaron tanto «Alacrán» como «Mountain», que tomaron contacto con «Leo's Fancy», aunque éste tuvo todas las ventajas por llevar la cuerda. En la recta, aunque "Leo's Fancy" llevaba siempre la cabeza se entabló una buena lucha entre los primeros que cruzaron la meta con escasas diferencias. Una nueva carrera sería sensacional.

Las otras carreras respondieron al interés de la prueba principal, especialmente la de fondo y la de vallas.

He aquí los resultados detallados:

Primera carrera (lisa), cuarta categoría, 154 pesetas; 500 yardas.—1, «MARAVILLA II», de Marcelino Casado; y 2, «Cuco», de Florentino González. No colocados: «Eva», «Bravío I», «Tragavientos», «Artista II» y «Fígaro».

32 3/5. 3 l., 1 l., 1 l.

Segunda (lisa), tercera categoría, 265 pesetas; 500 yardas.—1, "VOLUPTUOSA CUTLET", de Leopoldo Pozuelo; 2, "Pasos Largos II", de Antonio Navas, y 3, "Solapa", de Diego Gómez. N. C.: "Violeta IV", "Saeta V", "Cuartelera", "Paleto" y "Pichi II".

33". 1 l., 2 l., 1 l.

Tercera (lisa), tercera categoría, 290 pesetas; 500 yardas.—1, "GETAFE", de Doroteo Olivares; 2, "Hacefalta", de José Gallarza, y 3, "Caúca", de Fidel Aláez. N. C.: "Royalty", "Carmela", "Tangerina", "Golfo" y "Carioca".

32". Cabeza, cuello, 1/2 l.

Cuarta (lisa), primera categoría, 430 pesetas; 500 yardas.—1, "LEO'S FANCY", de Jorge A. Gray, y 2, "Alacrán", de Baudillo Mesa. N. C.: 3, "Mountain Mahony"; 4, "Merry Scales"; 5, "Double Declare", y "Coquito de Museros".

29" 3/5. 1/2 l., cuello, 1/2 l.

Quinta (lisa), segunda categoría, 310 pesetas; 500 yardas.—1, "NOVELA II", de Manuel D. F. Valderrama; 2, "Muley", de Miguel Martín, y 3, "Verbena", de Vicente de los Bois. N. C.: "Bromuro", "Minerva", "Nube", "Madriles" y "Velocette".

31" 4/5. 2 l., 4 l., cuello.

Sexta (lisa), tercera categoría, 305 pesetas; 675 yardas.—1, "BURGOS", de Nicolás Santos; 2, "Caifás", de Diego Gómez, y 3, "Camarera II", de Teófilo Calle. N. C.: "Vasallo", "Gitanito", "Four Balls II", "Alpeilla" y "Cuerpo Goma".

43" 4/5. Lejos, 1 l., cuello.

Séptima (vallas), segunda categoría, 370 pesetas; 500 yardas.—1, "PESOMOSCA", de Cañamero-García; 2, "Cascabel III", de José Luis Ruiz, y 3, "Guerra", de Romanita Ugena. N. C.: "Lancero III", "Sultana II", "Riza", "Chile III" y "Bejarana II".

32" 1/5. 5 l., 4 l., cuello.

Para esta tarde

Las pruebas de hoy domingo en el Stádium Metropolitano, se celebrarán por la tarde, a las seis. El programa no tiene una gran carrera como la de anoche entre los «ases», pero el conjunto es tan interesante. Puede decirse que es una reunión para todas las categorías y distancias; son seis pruebas lisas y una de vallas; seis de velocidad y una de fondo.

Por categorías se disputarán una de primera, otra de segunda, cuatro de tercera y una de cuarta.

Lo más saliente es que las siete carreras se presentan a cual más difíciles.

La salida de la primera carrera se dará alrededor de las seis y cuarto, y la de la última a las nueve y cuarto.

Ciclismo

La Vuelta a Francia

LUCHON, 20.—Resultado de la décimoquinta etapa de la Vuelta Ciclista a Francia Perpiñá-Luchón, 325 kilómetros.

1, S. Maes, 11 h., 20 m., 23 s.
2, Vervaeck en el mismo tiempo.
3, Thierbach, 11 h., 32 m., 58 s.
4, Vietto, 11 h., 59 m., 28 s.
5, Morelli.
6, R. Maes.
7, Teoni.
8, Archambaud.
9, Umbehauer.
10, Ruozzi.
11, Lowie.

Todos en el mismo tiempo que Vietto.

12, Cardona, 12 horas, 1 minuto.
24, Prior, 12 h., 20 m., 14 s.
30, Bachero, 12 h., 30 m., 45 s.

Durante la etapa corrida hoy han abandonado la prueba los corredores Bergamaschi, Hardiquest, Rimoldi, Camuso y Giaccobe.

Clasificación general

LUCHON, 20.—Clasificación general de la Vuelta ciclista a Francia, después de la XV etapa, corrida hoy:

1, R. Maes, 98 h., 36 m., 28 s.
2, Vervaecke, 98 h., 45 m., 35 s.
3, S. Maes, 98 h., 49 m., 50 s.
4, Morelli, 98 h., 50 m., 47 s.
5, Speicher, 98 h., 50 m., 47 s.
6, Lowie, 99 h., 10 m., 52 s.
7, Vietto, 99 h., 14 m., 15 s.
8, Archambau, 99 h., 16 m., 59 s.
9, Rouzzi, 99 h., 29 m., 38 s.
10, Thierbach, 99 h., 46 m., 21 s.

Posición de los españoles

24, Cardona, 101 h., 28 m., 22 s.
32, Prior, 102 h., 14 m., 19 s.
42, Bachero, 103 h., 8 m., 29 s.

Clasificación internacional

He aquí la clasificación por naciones:

1, Bélgica, 296 h., 11 m., 51 s.
2, Francia, 297 h., 23 m., 49 s.
3, Alemania, 300 h., 39 m., 39 s.
4, España, 306 h., 50 m., 50 s.
5, Italia, 307 h., 2 m., 42 s.

El entierro de Cepeda

BILBAO, 21.—A las seis de la tarde se celebró en Sopuerta el entierro del malogrado corredor ciclista Francisco Cepeda. El acto constituyó una enorme y sentidísima manifestación de duelo. En el entierro estuvieron representadas todas las entidades deportivas de la región, que enviaron numerosas coronas. De Bilbao acudieron muchas personas en "autocars" y coches particulares. También fué grande el número de individuos que llegaron en bicicleta. El duelo iba presidido por M. Gervais y los familiares del infortunado Francisco Cepeda.

Lawn tennis

La Copa Davis

WIMBLEDON, 20.—Los equipos norteamericanos y alemanes de «tennis» se preparan para enfrentarse hoy en los partidos individuales de la final interzonas para la Copa Davis.

Don Budge, de Oakland, California, se enfrentará con el alemán Henri Henkel, y Wilmer Allison, de Austin, Texas, con el barón Gottfried Von Cratt.—**United Press.**

El primer partido

WIMBLEDON, 20.—En el primer partido de simples para la final interzonade la Copa Davis, el joven norteamericano Donald Budge, venció al alemán Henri Henkel por 7-5, 11-9, 6-8, 6-1.—**United Press.**

Se suspende el otro partido

WIMBLEDON, 20.—A consecuencia de la lluvia ha sido preciso aplazar el partido entre el jugador alemán Gettfried Von Cratt, y el norteamericano Wilmer Allison, de la interzona final para la Copa Davis, entre Alemania y los Estados Unidos, para decidir el retador a Inglaterra, actual nación poseedora del codiciado trofeo.—**United Press.**

Automovilismo

El Gran Premio de España

SAN SEBASTIAN, 20.—El Gran Premio de España, en el circuito automovilista de Lasarte, se celebrará el día 22 de septiembre y no el 29.

Carreras de caballos

"Omaha" en Arlington

CHICAGO, 20.—El caballo "Omaha", ganador del Derby de Kentucky, es el favorito en las carreras del premio de treinta mil dólares de las carreras de Arlington, que se celebran hoy en el parque de Arlington de esta ciudad.—**United Press.**

Un automóvil incendiado

Ayer, a las diez de la noche, cuando bajaba por el paseo del Cisne el automóvil de la matrícula de Madrid 22.093, y debido, sin duda, a una avería en el motor, se inflamó la gasolina. El conductor hubo de abandonar el coche al llegar a la entrada del paseo de la Castellana. No fué posible atajar el fuego y el vehículo ardió en su totalidad.

Ayer se hicieron 1.537 detenciones en París

De ellas 770 son funcionarios

PARIS, 20.—El jefe del Gobierno, señor Laval, ha tenido esta mañana una larga reunión con los ministros, estudiándose las medidas convenientes a adoptar a consecuencia de la manifestación de ayer, aun cuando ésta había sido prohibida terminantemente. Se ha decidido que los manifestantes que siendo funcionarios sean detenidos en el momento de la demostración serán sometidos a Consejo disciplinario.

Según las cifras oficiales, de 1.537 personas que han sido detenidas, 770 han resultado ser funcionarios, 749 obreros sin trabajo y 18 individuos extranjeros. Estos últimos, de acuerdo con la disposición promulgada por el Gobierno hace unos días, serán expulsados de Francia. La Confederación General del Trabajo ha pedido al Gobierno, por medio del ministro de la Gobernación, que no se sancione a los funcionarios detenidos por manifestarse. Autorizadamente se cree que el ministro, señor Paganon, dijo a los delegados de la organización obrera que el Gobierno no puede comprometerse a acceder a tal pretensión.

Varios grupos afectos a Asociaciones de funcionarios han celebrado hoy mítines para decidir su acción futura. Los empleados están decididos a proseguir su lucha contra los decretos variando de táctica, lo cual significa que no volverán a recurrir a manifestaciones callejeras, pero que piensan hacer patente su protesta de otro modo, quizá declarándose en huelga. Los veteranos de la guerra también han celebrado anoche un mitin monstruo, resultando el acto tan tumultuoso que los oradores no fueron escuchados. Así, intentarán reunirse nuevamente el próximo lunes, para definir su actitud contra los decretos.

Sin embargo, la Unión Nacional de Ex Combatientes, organización derechista, dirigida por Georges Lebecq, ha anunciado hoy que aceptaban los decretos, teniendo en cuenta el interés nacional.

VIAJES POR EUROPA

Sal. 2 agosto. Excur. a Alemania, Checoslovaquia, Dinamarca, Holanda, Bélgica y Francia. 28 días. Hoteles primera, por 1.500 ptas.

Sal. 3 agosto. Excur. a Inglaterra, Escocia. Bruselas y París. 26 días. Hoteles primera, por 1.597 ptas.

Sal. 3 agosto. Excur. a los castillos del Rhin, Bruselas y París. 15 días por 855 ptas.

Sal. 16 agosto. Excur. a Suiza, Austria, Alemania, Luxemburgo. 15 días por 825 ptas.

AUT-EXPRES. C. de Gracia, 24. T.º 26102

Escuelas y maestros

Reingresos.—Por el turno de reingreso se nombra a don Federico Ortega Sánchez para la escuela de Serranillos del Valle (Madrid); a doña María de los Angeles Villamayor Zurdo, para la escuela de párvulos de Barrio, Pueblo Nuevo de la Concepción, Canillas (Madrid); a doña Joaquina Jorreto Cifre, para la escuela de Viete, Leiro (Orense), y a doña Felipa Andrade González, para la escuela de párvulos de Tejeiro (La Coruña).

Una organización juvenil en Abisinia

(Viene de primera plana)

LONDRES, 20.—Los periódicos de la mañana dicen que la información publicada por la Prensa italiana según la cual el Gobierno inglés había propuesto al señor Mussolini, por mediación de su embajador en Roma, someter a la próxima reunión del Consejo de la Sociedad de Naciones una exposición del punto de vista italiano en lo que se refiere a Abisinia, es, por lo menos, prematura.

Se anuncia, por el contrario, en Roma que se ha preguntado al Gobierno italiano si quería discutir este asunto a base del Tratado de 1906 con los Gobiernos inglés y francés.

El "Daily Telegraph" anuncia que las perspectivas de una conferencia que se celebraría en Roma, y en la que tomarían parte los representantes de Inglaterra, Italia y Francia, han ganado mucho terreno.

Se cree en Roma que el Consejo de la Sociedad de Naciones no podrá reunirse antes de que terminen las conversaciones proyectadas y que no podrá aceptarse una conferencia más que si se discuten en ella las condiciones de un protectorado italiano en Abisinia.

* * *

NUEVA YORK, 20.—Italia ha adquirido en los Estados Unidos varios vapores, destinados al transporte de soldados y municiones.

La Juventud abisinia

LONDRES, 20.—Comunican de Addis Abeba al "Daily Telegraph" que el discurso pronunciado por el emperador ha desencadenado una ola de patriotismo exaltado.

Se ha fundado una Sociedad patriótica, que lleva el nombre de "Unión del pueblo etíope por amor al país", con ciento setenta y tres ramificaciones locales en toda Abisinia.

El presidente de la Sociedad es uno de los grandes sacerdotes, y sus miembros pertenecen a todas las clases sociales.

Según el "Times", la nueva organización, "Juventud abisinia", celebra diariamente dos reuniones en la capital.

La organización viste un uniforme especial y una gorra con una insignia, en la que sobre una cinta azul se lee: "Amor de la Patria".

La nueva organización goza del apoyo de los gobernadores de provincia y del clero. Sus propagandistas predican la unión para la defensa de la Patria e instruyen a la población en la guerra de guerrillas.

La organización celebrará mañana domingo en todo el país reuniones y manifestaciones.

Ciento setenta y tres instructores recorren las provincias propagando la instrucción militar. La organización ha recibido armas y municiones, y cuenta ya con veinticinco mil miembros.

Anoche en la plaza

MAS SEÑORITAS TOREROS

Tras la actuación de las hermanas Palmeño del sábado anterior, presentóse anoche en la Monumental Soledad Miralles, que hace años destacóse en el teatro como bailarina. Como torera no tiene tantos recursos, por lo que anduvo menos suelta y triunfadora. No es lo mismo bailar que salir a una plaza.

También trabajó el chófer Aguado, que lució más en sus evoluciones con el volante que en el rejoneo del becerro, parte secundaria de su trabajo.

Hubo muchas palmas para la parte musical del programa, y mucho regocijo en la porción festiva de toreo acrobático.

Lo que no hubo es fresco, que es lo que, sin duda, buscó la gente.

LA MEJOR INSTALACIÓN DE ESPAÑA
Cottet
OPTICO
PRINCIPE, 15
MADRID

Demasiadas institutrices extranjeras

MOSCU, 20.—Un periódico denuncia la costumbre adoptada por numerosos funcionarios soviéticos y miembros del partido, de confiar la educación de sus hijos a institutrices extranjeras.

Estas institutrices—dice el órgano juvenil comunista—inculcan a los jóvenes ciudadanos soviéticos costumbres y educaciones burguesas e ideologías contrarrevolucionarias.

Sólo en Rostoff sur Don, población de medio millón de habitantes, hay unas 1.800 institutrices y criadas extranjeras.

Ayer salieron de Martigny el escritor y el elefante

MARTIGNY (Suiza), 20.—El periodista norteamericano Richard Halliburton, ha emprendido la primera etapa de su viaje a través de los Alpes, en el que tiene que cubrir un recorrido de quinientas millas, montado sobre un elefante de doce años.

Es la primera excursión a través de los Alpes, en elefante, desde el histórico paso de Aníbal.—**United Press.**

CARRERAS DE GALGOS

El mejor espectáculo de verano.
SIETE CARRERAS DE SELECCION en la pista, donde se disfruta la temperatura más agradable de Madrid.
BAR - ORQUESTA - RESTAURANTE
Esta tarde, a las SEIS

HIGIENE JABON BICARBONATADO TORRES MUÑOZ 1 PESETA

LIMONADA PURGANTE IDEAL DEL DOCTOR CAMPOY. — MUY EFICAZ Y NO SABE A MEDICINA

Calzoncillo corto y cómodo agradables para verano Sin costuras ni arrugas Lolbert
Manufacturas E. Marfull Barcelona

TRACTORES DIESEL CATERPILLAR
LABRAN UNA HECTAREA POR MENOS DE 10 PTS.
A. MÁGNO-RODRIGUEZ
ALMIRANTE LOBO, 2. SEVILLA
DEPOSITOS EN SEVILLA, CORDOBA, JEREZ, ZARAGOZA Y MADRID

PERSIANAS
LINOLEUM — SALINAS
Carranza, 5. — Teléfono 32370

SANATORIO VILLEGAS
TRATAMIENTO ANTITUBERCULOSO
Director:
Doctor Angel Villegas
Pensiones completas con todos los servicios, sin extraordinarios. Precio único y moderado.
Informes:
ALCALA ZAMORA, 30

VICHY HOPITAL
AGUA MINERAL NATURAL - Afecciones del estómago

LA COMPAÑIA HIPOTECARIA
SOCIEDAD DE CREDITO FUNDADA EN 1912
Continúa abierta la suscripción a sus "IMPOSICIONES DE CAPITAL" al 6 50 por 100 ANUAL
Pídanse folletos al domicilio social: PLAZA DE SANTA ANA, 4, MADRID

cine

Una escena de "Campeones Olímpicos", superproducción Paramount que mañana presenta el Cine Madrid-París

Marta Eggerth en "La Princesa de las Zardas", superproducción Ufa que mañana presenta el Cine de la Prensa

"Si yo fuera el amo"

El Palacio de la Música se ha propuesto este año hacer olvidar al público madrileño la fecha que marcan los almanaques. En la sala del lujoso "cinema" se disfruta, sin salir de Madrid, de un ambiente maravilloso, fresco y agradable, a la par que de los mejores programas cinematográficos, pues desfilan por su pantalla películas que sólo se acostumbraban a estrenar en plena temporada.

Mañana se ofrece en el Palacio de la Música un "film" delicioso, de graciosa trama argumental, con un fondo musical atrayente y moderno: "Si yo fuera el amo". Esta regocijante comedia francesa hará las delicias de los asistentes a su estreno. No es aventurado predecir que pasarán un rato insustituíble, ya que la interpretación principal corre a cargo de Fernand Gravey y de Max Dearly.

Actualidades
Lunes, sensacional programa de rigurosos estrenos
La raza perdida
Interesante documental en tecnicolor
El canguro de Mickey
Nuevo y divertido dibujo de Walt Disney
Cómicos del reino animal
Documental, comentado en español
REVISTA FEMENINA, NOTICIARIOS DE INFORMACION MUNDIAL CON EL ACCIDENTE DEL SEÑOR SCHUSCHNIGG Y LA VUELTA CICLISTA A FRANCIA

PRENSA
Inauguración de la temporada de reestrenos
Mañana lunes, presentación
La princesa de las Czardas
por MARTA EGGERTH

Un alarde de la Empresa
BARCELO
Exhibir en pleno verano, desde mañana lunes 22, la superproducción UFILMS
Oro en la montaña
Narración histórica, interesante, emotiva, con la grandiosidad del Mont-Blanc
6,45, salón, refrigerado; 10,45, gran terraza.

UN SENSACIONAL PROGRAMA EL LUNES EN ACTUALIDADES

REAPARICION DE MICKEY MOUSE

El lunes se estrena en el popular Cine Actualidades un formidable programa, del que es importante atracción la primera película que se estrena en la actual temporada del popular dibujante Walt Disney, y cuyo título es "El canguro de Mickey". En esta película de dibujos, como en todas las del genial artista, al cuidadísimo dibujo de todas sus escenas se añade una historieta de continua y constante gracia, que hará las delicias del público en general.

También se estrena una preciosa película en tecnicolor, titulada "La raza perdida", documental interesantísimo, realizado por la famosa marca Educational, que tantos éxitos ha conseguido en la pasada temporada.

"Cómicos del reino animal" es otro interesante documental de la Ufilms, que se ofrece en el programa del próximo lunes, que, como de costumbre, será completado con la popular "Revista Femenina" y los interesantes noticiarios con los últimos acontecimientos de la semana, entre los que destaca muy especialmente el accidente automovilista del canciller Schuschnigg, las fiestas del 14 de julio en Francia y las nuevas etapas de la Vuelta Ciclista a Francia.

Fernand Gravey, intérprete principal de "Si yo fuera el amo", magnífico "film" francés que mañana se estrena en el Palacio de la Música

Palacio de la Música
(Ambiente incomparable, fresco y delicioso)
MAÑANA LUNES, ESTRENO
SI YO FUERA EL AMO
Una regocijante comedia francesa, cien por cien parisina, con su fondo musical alegre y moderno...
FERNAND GRAVEY y MAX DEARLY

Ha terminado el rodaje de "Don Quintín, el amargao"

La primera producción de Filmófono ha llegado a feliz término, en el plazo previsto por los directivos de la entusiasta entidad. El orden y precisión del rodaje de "Don Quintín, el amargao" ha marcado un serio antecedente en nuestra cinematografía, que obligará a mucho en lo sucesivo.

Conviene advertir que "Don Quintín, el amargao" es un magnífico intento de "cinema" nacional con carácter propio, en el que se ha cuidado del tipismo madrileño con un tacto moderno y un sentido de ponderación a que no se nos había acostumbrado en producciones de tal índole.

Los directivos de la editora aguardan con interés el fallo del público. Confían en la honradez de los medios empleados y en la bondad de sus propósitos. Lo que el público opine sobre su esfuerzo inicial en pro del resurgimiento de nuestra cinematografía, será como la respuesta inapelable de un oráculo consultado con toda fe y con una ilusión romántica y patriótica...

Cine Madrid-París
Lunes estreno

Un espectáculo deportivo inigualable, con un divertido argumento; el desfile de las mujeres más bellas del mundo y los atletas internacionales

"La princesa de las Czardas"

Mañana inaugurará la temporada de reestrenos el "cine" de la Prensa.

No hay aficionado que no recuerde el éxito que "La princesa de las Czardas" obtuvo en el Alkázar, donde se proyectó durante mes y medio.

Esta versión moderna de la deliciosa opereta es la mejor producción U. F. A. en el género en que esta editora no tiene rival.

Además, la obra de Kalmann tiene por intérprete principal a Marta Eggerth, la actriz y cantante que más admiradores cuenta en el público.

"La princesa de las Czardas" es la película ideal para la inauguración de la temporada en la Prensa.

Una escena de "Oro en la montaña", superproducción Ufilms que mañana presenta Barceló

El lunes, en el Cine Madrid-París

Se estrena "Campeones olímpicos", la película de la Paramount que representa una nueva humanidad heredera de la belleza helénica, y cuyos protagonistas son el popular creador de "Tarzán", Buster Crabbe, y la bellísima "estrella", recientemente descubierta en Hollywood, Ida Lupino. Más de cuarenta jóvenes atletas internacionales y otras tantas bellezas femeninas son, en este "film" extraordinario, ejemplo vivo de un ideal moderno de salud y de belleza. Un espectáculo inigualable, como sólo la vida moderna podría ofrecernos.

"Campeones olímpicos" es un mensaje a la juventud en busca de ideales de pureza moral y belleza física.

"Campeones olímpicos" es, además, una película con un argumento de finísima gracia y cuyas constantes aventuras tienen al público interesado hasta las últimas escenas.

OPERA
El local de clima artificial de playa, de temperatura suave, fresca y agradable.
Mañana lunes, presentación
Déjame quererte
por WILLY FRITSCH y PAUL HORBIGER

Oliver Hardy que, con su inseparable Stan Laurel, hace las delicias del público en el Capitol

CINE CAPITOL
2a SEMANA de La estrepitosa vida de Oliverio VIII
Film-Metro-Goldwyn-Mayer

Suplemento extraordinario

EL DEBATE

Domingo 21 de julio de 1935

CINCO EDICIONES DIARIAS

Apartado 466.—Red. y Admón., ALFONSO XI, 4.—Teléfonos 21090, 21092, 21093, 21094, 21095 y 21096

EN DIEZ AÑOS PODRIA CONSTRUIR ESPAÑA LA FLOTA QUE NECESITA

Cuatro acorazados, ocho cruceros, treinta y seis destructores, cuarenta submarinos, ocho portaminas, doce cañoneros, doce lanchas torpederas y buques auxiliares. Construir este núcleo de Marina militar costaría tres mil quinientos millones de pesetas, de los cuales el setenta por ciento se invertiría en jornales

CUALQUIER NACION GASTA MAS QUE ESPAÑA EN SU MARINA NACIONAL

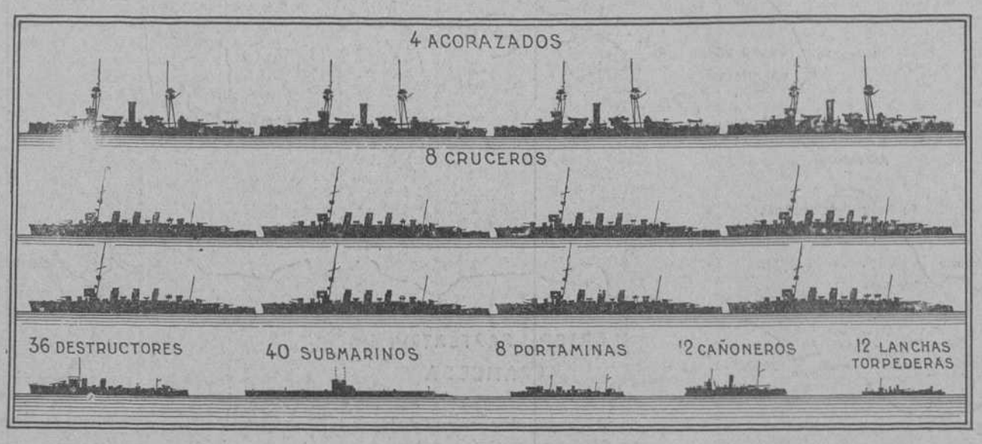
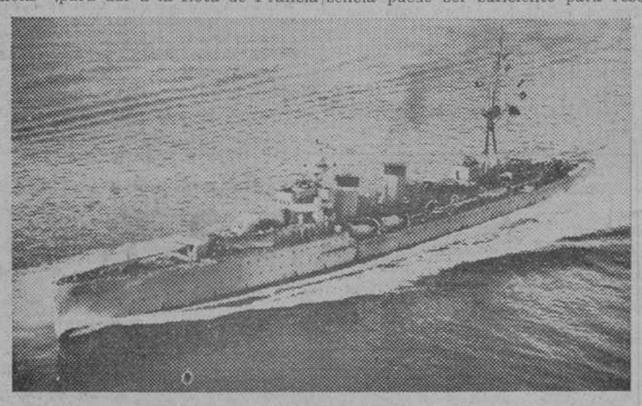


Gráfico de lo que podría hacerse en diez o doce años para crear un núcleo mínimo de Marina de guerra

Sería tarea harto prolija la enumeración de los fracasos marineros habidos en nuestra nación cuando se ha tratado de formar un Poder naval adecuado a sus necesidades; pueden resumirse estos fiascos en una causa común a todas las épocas: la falta de un plan orgánico en el que se estableciesen de manera razonada cuáles eran y en qué ponderación los elementos constitutivos de la Marina que hubiese de mantener nuestras miras internacionales.

No puede tenerse una flota construída a capricho sin un plan orgánico estudiado maduramente y con arreglo a la orientación política y juegos de alianzas, posibles o probables. La razón principal de la eficiencia tan rápidamente alcanzada por la Escuadra alemana de los primeros años del siglo estaba en la acertada distribución de fuerzas a poseer, plazos de construcción y detenido estudio de los fines de guerra que a esta Escuadra se habían de encomendar. La resurrección—que de tal puede calificarse, sin miedo a ser tachados de exageración—de la Marina francesa en los años inmediatamente posteriores al armisticio, es obra exclusiva de la juiciosa labor del ministro Leygues, que renunció a las famosas "escadres d'echantillons" ,para dar a la flota de Francia



El crucero "Almirante Cervera"

la ponderación, la elasticidad y el objetivo claramente estudiado por el Estado Mayor de la rue Royale, que han dado tan felices resultados en doce años.

El plan Maura

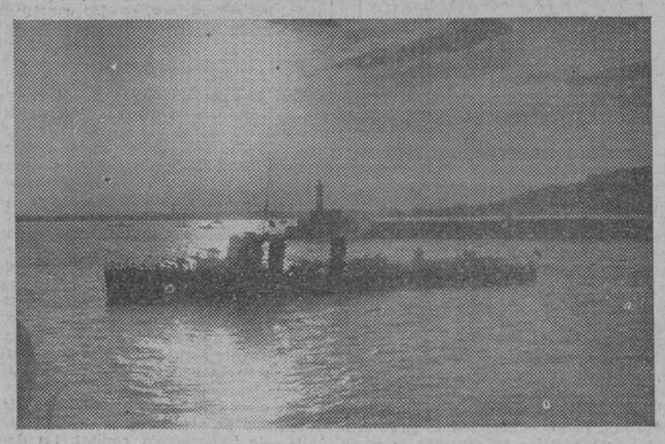
El plan de Escuadra de la ley de 1909, obra del Gobierno Maura y en detalle de su ministro de Marina, el almirante Ferrándiz, era un esbozo digno de ser tenido en cuenta en aquellos años en que la doctrina verdad se abría paso aún con dificultades. Algunos reparos pudieran ponerse a aquella ley, mas son de poca monta en parangón con sus virtudes. No había criterio definido—que es fruto siempre de una doctrina—, y mal podían desaparecer los leves lunares habidos. Cuando estaba la ley Ferrándiz en período de construcción, vino la guerra con todas sus vacilaciones y espejismos —no olvidemos que la de 1914-18 es una guerra de "casos particulares" y de a que es sumamente peligroso querer sacar deducciones demasiado concretas—, y quebró la posibilidad de una continuidad por todos anhelada. No puede creerse que las Escuelas de Guerra Naval hayan de producir genios artificiales de la guerra capaces de emular las glorias marineras de los almirantes que fueron célebres un día en la Historia, pero su misión innegable es la creación de una doctrina que prescinda de futurismos, ingeniosidades y soluciones fáciles de vemaltrechos ya por sus similares amigos. He aquí, en esquema, lo que debe ser una fuerza naval. Los demás barcos que la integran, tales como los auxiliares encargados del abastecimiento de los anteriores y los derivados de los tipos enunciados — un poco híbridos, generalmente—no son sino más comparsas del acorazado, sin el cual no pueden vivir. Los submarinos alemanes, cuya acción en la pasada guerra parece más admirable a medida que transcurren los años, fracasaron en parte por la falta de apoyo que no les prestó, por lo que fuese, el núcleo principal de la flota alemana encerrada en sus puertos, porque los que la concibieron fueron incapaces de darle un empleo adecuado cuando llegó el dramático instante del combate.

El acorazado es el buque capaz de resistir a toda clase de ofensas; el que se quiera decir alegremente que su reino ha pasado porque armas nuevas han destruido acorazados viejos, indefensos y construídos cuando no se pensaba en tales medios de ataque, no pasa de ser una genialidad que se derrumba en cuanto se analizan serenamente los acaecimientos reales. La evolución del material lo va fortaleciendo siempre, y la lucha del cañón y la coraza es el símbolo de cómo el acorazado resiste a través de todas las edades los embates de la "escuela joven", que ya no tiene de tal sino el nombre, como muchas señoras maquilladas, y que sigue haciendo piruetas fuver las vacilaciones de un posible adversario. La Marina de guerra es la que da jerarquía internacional y por razón de la continuidad de la presión que es capaz de ejercer en todas las circunstancias—en la paz y en la guerra—no puede ser desplazada de su puesto por arma alguna actual, ni de las que se puedan vislumbrar en el horizonte de la ciencia.

El papel esencial de una Marina de guerra es la derrota de la contraria o su inmovilización por su sola existencia. Este último caso, que se ha dado en las guerras del pasado, es cada vez menos posible por las coaliciones que será norma en las luchas del porvenir; por consiguiente, toda flota que no posea todos los elementos indispensables para la lucha en alta mar no puede asumir la defensa nacional, en la parte a ella encomendada, con las debidas garantías de éxito.

El acorazado

La espina dorsal de una fuerza combatiente, la verdadera fuerza combatiente, mejor dicho, es el acorazado; para explorar su camino y poder apreciar la potencia de sus contrincantes necesita quien le preceda o le flanquee, y éste es el crucero. Y a modo de luchadores, ligeros de coraza y capaces de dar un golpe audaz y afortunado, lleva unos buques, cuya arma—el torpedo—pueda rematar a los grandes barcos enemigos.



El "Ferrándiz"

lador de café, y que lleve el ánimo de una corporación primero y de todo el país más tarde, los postulados de lo que debe ser la flota en todos sus aspectos.

Se ha dicho en una frase tan afortunada como justa que si Guerra y Marina deben ser departamentos hermanos, Marina y Estado debieran serlo "siameses", indudablemente, el medio coercitivo exterior por excelencia, en tiempo de paz, es la Marina de guerra, cuya sola presencia puede ser suficiente para resoituristas con cada nuevo vehículo capaz de conducir un arma más espectacular que de eficacia verdadera. Siendo el acorazado la base de toda acción naval—y aquí no hay peligro en extrapolar y decir que no se vislumbra el ocaso de esta clase de buques de guerra—, una Marina no lo es, verdaderamente, sino posee una fuerza adecuada de ellos. El primer cuidado de Alemania, al dar por vencido el Tratado de Versalles, ha sido anunciar la inmediata puesta de las quillas de acorazados de un tipo poderoso, aunque sin llegar a los mastodontes de toneladas 35.000, lo cual nos parece un acierto, dicho sea con toda modestia. Italia y Francia ya tienen comenzada la construcción de potentes acorazados, e Inglaterra y los Estados Unidos anuncian el comienzo de la construcción de los que han de reemplazar a los que van alcanzando el límite de edad estipulado en los Tratados vigentes. Si examináis un anuario marítimo veréis que son Potencias de primer orden, precisamente, las que cuentan acorazados modernos en las listas de sus flotas, y son secundarias las que sólo poseen cruceros ligeros, destructores y submarinos, incapaces de dominar los mares por sí mismos.

El papel de España

España, como se verá en otro lugar de este número, puede ofrecer en el juego de alianzas ,unas bases navales de espléndida situación estratégica que, equipadas y defendidas, dan gran valor a la carta geográfica de triunfo que España no ha jugado nunca en el tapete verde internacional. Pero unas bases sin flota—como una flota sin bases—no son suficientes; es necesario poder poner al lado del bando beligerante que sea —el que nos convenga a nosotros, naturalmente, y no el que nos lleve en su partido por su propia conveniencia—las fuerzas navales indispensables para no ser un peso muerto en la coalición, sino una ayuda efectiva. Cuando se tienen bases navales propicias al éxito del que las necesita, éste puede quedarse con las bases y con la flota, si es exigua y no inspira respeto alguno, como sucedió con bases y barcos griegos, por parte de los aliados en la guerra 1914-18. Grecia no sacó provecho alguno de esta «incautación», ni se recordó esta ayuda forzosa en los días triunfales del armisticio. Es un ejemplo que no debe olvidarse nunca, porque fué un caso de «imposición mediterránea», por tener lugar una parte de la campaña en un mar localizado, en espacios pequeños. Si la flota helénica hubiese sido entonces lo bastante fuerte para que, al sumarse a la turca o a la austrohúngara, hubiese amenazado con desequilibrar la balanza naval, es posible que no se hubiese consumado el atropello.

España puede verse en el trance de tener que imponer su neutralidad, probablemente deseada por el país entero. No hay objetivos en el mundo que puedan sacarnos de nuestras casillas; las guerras que en España son todavía populares, al cabo de los siglos, son aquéllas en que sonó la mágica palabra «Independencia». Y esta independencia puede perderse, siquiera sea en la forma velada de una alianza impuesta por un grupo, si se carece de Marina.

Lo que debiera ser la flota española

El núcleo que debiera integrar la Marina sepañola, pudiera ser el siguiente:

Cuatro acorazados.
Ocho cruceros.
36 destructores.
40 submarinos.
Ocho portaminas.
Doce cañoneros.
Doce lanchas torpederas.

Esta sería la Marina combatiente propiamente dicha, a la cual habría que añadir los buques auxiliares correspondientes (petroleros, carboneros, hospitales, escuelas, etc., etc.).

Los acorazados pudieran construirse en dos grupos; mientras el primero entraba en servicio — entre proyecto y construcción no es aventurado calcular un mínimo de seis a siete años para la entrada en servicio, contada desde el momento de votar la ley—los dos "España" que conservamos, podrían permanecer en servicio activo y a ellos habrían de substituir la segunda pareja de los nuevos. Habrían de tener un desplazamiento algo superior a las veinte mil toneladas, artillería de 381 milímetros y un andar de 24 nudos. Bastaría esta división acorazada para que España se convirtiese en el árbitro del Mediterráneo, papel bien sencillo, ya que Italia y Francia se hallan prácticamente igualadas en la actualidad.

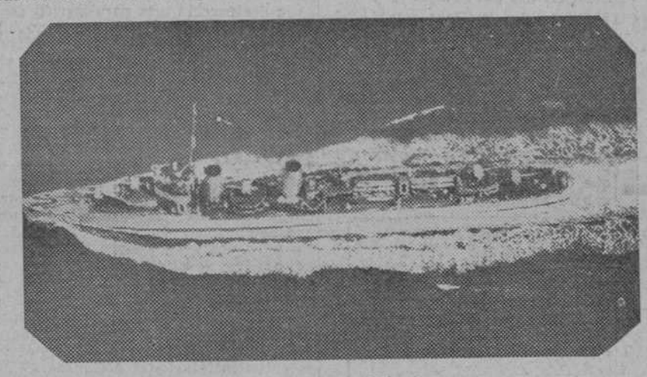
Los cruceros con siete mil toneladas, 36 nudos y artillería de 152 milímetros; el crucero llamado "Wáshington", declina francamente y no se construye en ninguna nación; es demasiada potencia artillera en un casco ayuno de protección y expuesto a la ofensa de un tiro afortunado de menor calibre.

Los destructores y submarinos no deben tener gran tonelaje; los buques de esta clase, fundan su eficiencia en el número, no en la potencia unitaria, y como quiera que el precio es corolario de su tamaño, hay que armonizar éste de suerte que, poseyendo las condiciones marineras y militares necesarias, su número pueda ser grande. Cuando se presupone éste, como hemos hecho, siquiera sea aproximadamente como lo es todo en este estudio, se puede alcanzar la cantidad requerida con un gasto menor.

Los destructores españoles habrían de tener un desplazamiento inferior a los catorce del tipo "Barcáiztegui", actualmente en servicio, armamento o en construcción; 1.400 toneladas, seis tubos lanzatorpedos, 38 nudos y cuatro cañones de 127 podrían ser las características generales de esta clase de buques. En cuanto a los submarinos se dividirían en dos tipos: de mil y de seiscientas toneladas, en menor cantidad—doce—los primeros. Diez, cuando menos, de los de menor desplazamiento serían minadores.

El cañonero es un tipo de buque que puede prestar variados servicios en tiempo de paz, relevando a los barcos rápidos de las prestaciones inevitables de Policía marítima, que deterioran tan costoso y delicado material. Pueden ser portaminas al mismo tiempo, y su misión, en tiempo de guerra, es la escolta de convoyes en el tráfico de cabotaje, indispensable de conservar en nuestro país, después de haber coadyuvado con los portaminas puros a la instalación de los campos minados que se hayan decidido con la consiguiente antelación. Su desplazamiento podría ser de 1.300 toneladas, dieciséis nudos y cuatro piezas de 127, más las consiguientes minas, cargas de profundidad, etc.

Los portaminas, basta con reproducir



El destructor "Díez"

los actualmente en construcción en El Ferrol: son de 2.100 toneladas, andan 18 nudos y llevarán cuatro piezas de 127 y 270 minas.

Finalmente, las lanchas torpederas se han construído para el empleo en la defensa de Baleares, y son, desde luego, en el único paraje en que pueden operar, de modo semejante a como las utilizaron los italianos en el Adriático en la guerra de 1914-18.

La conservación de la flota

Una flota necesaria debe conservarse, una vez decidida su composición. Es decir, debe fijarse un estatuto, una ley orgánica, en la que se detallan las unidades que deben componer la flota. Pero estas unidades tienen una vida limitada, que se justiprecia en veinticinco años, para los acorazados, veinte para los cruceros y quince para destructores y submarinos. Las cantidades que se presupuestan anualmente han de bastar para el mantenimiento de la flota, su aprovisionamiento y reparaciones periódicas y su substitución; cuando un buque termine su vida militar, debe entrar automáticamente en servicio el entruir todos los barcos que se acaban de cargado de ocupar su hueco.

Naturalmente, no es necesario construir todos los barcos que se acaban de enumerar; hay que contar con los existentes, que ya serían reemplazados al terminar su vida, según la edad de retiro fijada anteriormente. En este caso se hallan los dos cruceros del tipo "Canarias", próximos a entrar en servicio; los tres "Cervantes", todos los submarinos tipo "C", los destructores "Sánchez Barcáztegui"—aun no completa la serie—y los tres submarinos "D", que ni siquiera han sido botados al agua.

No deben existir presupuestos de los llamados extraordinarios; con el corriente, deben atenderse todas las necesidades. Es muy conveniente tener en cuenta que en la Marina el personal es más importante aún que el material, ya que su formación es más lenta que la construcción del buque, aun sin contar el adiestramiento total. En corporaciones forzosamente escasas, como ha de ser siempre el Cuerpo General, no se pueden incrementar irrazonadamente las promociones; es indispensable calcular el número de oficiales que ha de tripular los barcos, porque de lo contrario se puede llegar a unas carreras desastrosas con estancamiento en cada empleo y la consiguiente desilusión del personal, y lo que es peor, a que éste se encuentre desembarcado durante largos períodos de su carrera, situación harto peligrosa para el marino entusiasta. Enunciamos estas circunstancias en apoyo, una vez más, de que la Marina no se improvisa.

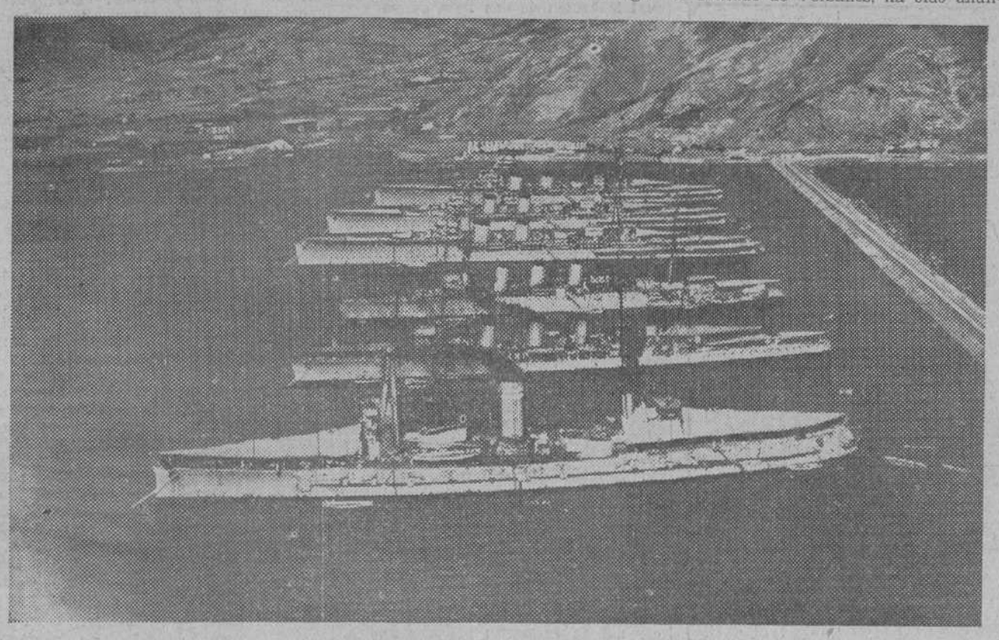
En diez años

La construcción del programa naval que hemos bosquejado pudiera llevarse a cabo en diez a doce años, a tenor de la capacidad de producción de nuestros astilleros y la del Erario español. Porque cuando se adquieren buques en el extranjero, el gasto no es remunerador. Son millones que pasan la frontera con escaso beneficio nacional, fuera del puramente defensivo. En cambio, cuando se construye en entidades nacionales, como quiera que un tanto por ciento del costo que se puede fijar en un setenta —y que varía según los buques, su desplazamiento y especialmente su tipo— se invierte en jornales, es dinero que circula, como la sangre en el cuerpo humano, porque no desaparece nunca; y esta circulación, también como la sanguínea, va vivificando todo cuanto encuentra a su paso, que es toda la industria nacional.

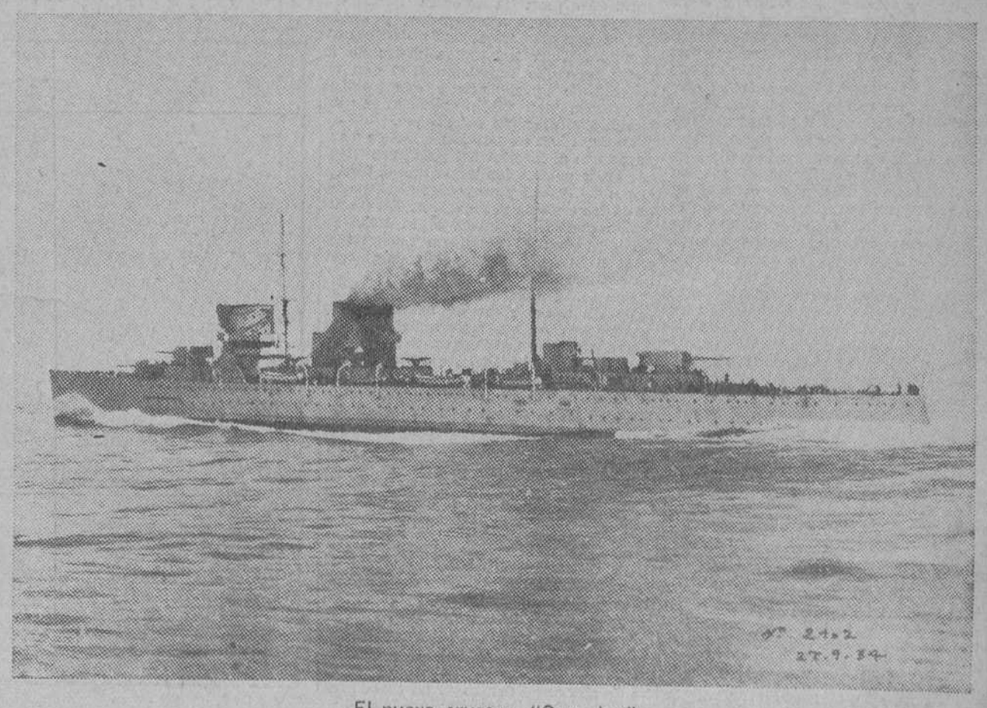
El valor global de los buques enunciados se puede justipreciar en unos tres mil quinientos millones de pesetas, que, repartidos en doce anualidades, significarían poco más de doscientos noventa en cada presupuesto. Cualquier nación gasta más que "España en su Marina nacional.

Con este volumen de jornales no habría astilleros inactivos en la Península; los especializados en construcciones navales, esencialmente militares, tendrían a su cargo éstas y todos los buques auxiliares irían a manos de entidades constructoras magníficas que han dado pruebas fehacientes de su capacidad. Para algunos barcos—hospitales, transportes—pudiera recurrirse a la adquisición de algunos de tantos como están amarrados a causa de la crisis mundial de los fletes y se aliviaría la situación de sus compañías navieras, siempre que las transformaciones no fuesen excesivas, como no lo serían en la mayoría de los casos.

Mateo MILLE



El "Jaime I", los cruceros tipo "Cervantes", el "República" y el "Méndez Núñez", amarrados en Cartagena



El nuevo crucero "Canarias"

Cádiz debiera ser el principal foco de la actividad marítimo-militar

Ferrol, magnífico puerto por su estrategia

Convendría ampliar su defensa con artillería capaz de dominar las rías próximas

Las Baleares, representación típica del concepto Base de operaciones

Bases navales son los puntos del litoral en que se concentra, en circunstancias normales, la actividad marítimo-militar de la nación: **Bases de operaciones** son las localidades en que las fuerzas navales se encuentran en mejores condiciones para la consecución de sus objetivos estratégicos. Admitida esta distinción, podemos considerar a la Base naval como un "centro defensivo", esto es, como el último escalón de retirada de una flota inferior que se ve forzada a ceder ante el adversario; por este concepto debe estar enclavada en el mismo litoral del país, único modo de tener aseguradas sus comunicaciones con el interior; las islas, a menos de encontrarse muy próximas al litoral, no están en el mismo caso, porque en la guerra aquellas comunicaciones pueden verse amenazadas, o por completo interrumpidas, si no se cuenta con una superioridad naval indiscutible.

La Base de operaciones, por el contrario, es un "centro estratégico", y a esta condición ha de subordinarse su elección cuando se estudia un teatro de guerra determinado. Una Base de operaciones bien situada estratégicamente tiene en sí un valor potencial considerable que se convierte en real por la presencia de las fuerzas navales, las cuales, por el hecho de encontrarse en esa posición ventajosa, disfrutarán de un mayor grado de disponibilidad para actuar; la flota, en otros términos, representa la fuerza; la base es su punto de aplicación.

Las Bases navales se califican en "principales" y "secundarias", con arreglo a la importancia de los elementos en ellas acumulados, y su número y posición depende de las condiciones y desarrollo del litoral y de la entidad de las fuerzas navales del país. Las Bases de operaciones pueden ser "permanentes" o "eventuales": las primeras ocupan posiciones estratégicas bien definidas, cuya importancia no admite la improvisación; las segundas surgen, por lo general, durante el desarrollo de la guerra.

La distinción hecha entre Bases navales y Bases de operaciones no tiene, naturalmente, carácter general. El ideal sería que las primeras pudiesen desempeñar también las funciones de las segundas, pero la geografía se impone y no siempre ocuparán aquéllas la posición

adecuada para la conducción de la guerra.

Caracteres generales de las Bases navales

La característica esencial de una Base naval es el arsenal, entendiendo por tal el conjunto de elementos necesarios para el armamento, aprovisionamiento, conservación y reparación del material flotante. Un arsenal exige, por consiguiente, la existencia de diques proporcionados a las dimensiones de los buques propios o del eventual aliado: talleres para toda clase de reparaciones en los cascos, máquinas y armamento; almacenes para los pertrechos de uso corriente; grandes repuestos de municiones y explosivos, torpedos, combustibles y aceites, con medios adecuados para el rápido abastecimiento; agua abundante, cuarteles, hospitales, etc. El numeroso personal especializado que requieren las grandes carenas o reparaciones de los buques modernos obliga, por lo general, a complementar el arsenal con un astillero, en el cual, las construcciones navales, además de verificar y regular las de la misma clase ejecutadas por la industria privada, absorben, de ordinario, las actividades de aquel personal, que, de otro modo, constituiría un peso muerto durante largos períodos.

La necesidad imperativa de que la Base naval pueda ser utilizada por la flota en todas las circunstancias, y el volumen e importancia de los elementos que contiene, exige:

Primero. Fondeadero amplio, seguro, de fácil acceso y con agua suficiente para que las grandes unidades, aun con averías que aumenten notablemente su calado, puedan llegar sin dificultad a las dársenas y a los diques.

La amplitud del fondeadero permite la dispersión de los buques y de los elementos fijos de la Base, lo que es muy de tener en cuenta en aquellas que por su situación están expuestas a los ataques aéreos en gran escala. En los puertos restringidos, donde necesariamente existe acumulación en pequeños espacios de diques, talleres, buques, etc., no queda otro recurso que la ocultación bajo tierra, con el gasto consiguiente, de todo lo que se pueda, y descongestionar la localidad de lo que no sea absolutamente necesario; los depósitos de municiones y explosivos, por ejemplo, pueden y deben estar lejos de la Base si se asegura la rápida comunicación con los muelles.

Segundo. Configuración topográfica e hidrográfica que permita su defensa eficaz contra la artillería, los submarinos y la aviación del adversario.

Claro está que la Base naval debe estar en condiciones de garantizar la seguridad de la flota en el fondeadero y la de las costosas instalaciones que encierra. Esto requiere: a) Un conjunto de fortificaciones costeras a conveniente distancia, para evitar los bombardeos procedentes del mar o la incursión de fuerzas ligeras al interior del puerto; al mismo fin contribuyen los campos minados, que, situados bajo el fuego de las baterías, constituyen un obstáculo permanente a la aproximación del enemigo. b) Un sistema de obstrucciones (minas a diferentes profundidades, redes, obras de mampostería), destinadas a detener o destruir a los submarinos en inmersión, complementado con estaciones de escuchas, cuyo objeto es delatar la situación de aquéllos a los elementos fijos o móviles encargados de llevar a cabo el contraataque. c) Defensa antiaérea en sus dos aspectos: "pasiva", constituida por baterías de cañones convenientemente situadas para romper el ataque antes de que alcance el cielo de la Base, y por grupos d ametralladoras repartidos por todo su perímetro para la defensa inmediata de los objetivos amenazados; y «activa", a cargo de la aviación de "caza", estacionada en las proximidades de la Base; todo ello complementado con un sistema de iluminación y con puestos detectores, cuya misión es avisar la proximidad y dirección del ataque.

Tercero. Comunicaciones fáciles y seguras con el interior del país para utilizar en lo posible las industrias del interior o del litoral y proveerse rápidamente de los centros productores. Esta condición queda asegurada si la Base se encuentra en el territorio nacional y existen en éste los "stocks" de guerra necesarios.

Cuarto. La Base naval no debe estar expuesta a un golpe de mano por un desembarco en sus proximidades; esta posibilidad exige prolongar por los flancos la defensa artillera del frente marítimo hasta que queden bajo sus fuegos aquellos lugares que por sus condiciones hidrográficas y facilidad de acceso a la plaza se presten a una operación de esta clase. A prevenirlo contribuirán los elementos encargados de la vigilancia, y a contrastarlo las fuerzas móviles, navales, terrestres y aéreas afectas a la defensa.

Las Bases de operaciones

Independientemente de su capacidad estratégica, una Base de operaciones necesita también ciertas condiciones "tácticas" o defensivas, y "logísticas" o de aprovisionamiento. La actitud defensiva de una Base de operaciones, si ha de obtenerse dentro de un coste prudencial, requiere, lo mismo que la Base naval, condiciones topográficas e hidrográficas que faciliten la defensa. En la guerra futura la situación normal de la escuadra de combate será en su Base de operaciones, que sólo dejará con un objetivo determinado; la defensa directa del fondeadero es, pues, indiscutible, pues de lo contrario se vincularía la flota a la Base, desviándola o impidiéndole la realización de su misión peculiar, que es la destrucción o la paralización de la flota enemiga. Pero esta defensa no debe llevarse más allá de límites razonables; en la actualidad puede excluirse, por absurdo, el ataque a fondo a una plaza marítima medianamente defendida, y es más que problemático el tiro de bombardeo ejecutado por los buques, si éstos saben que la costa está en condiciones de responder; piezas de gran alcance, aunque el calibre sea inferior al máximo que montan los buques modernos, e instaladas en posiciones elevadas que aseguran su protección, son suficientes para poner en peligro las cubiertas acorazadas; si a esto se añade la eventualidad de tropezar con minas y el valor extraordinario de las unidades de combate, cuya reposición es imposible durante la guerra, se comprende que no son absolutamente necesarias las extrapotentes instalaciones artilleras en las Bases de operaciones. El islote de Heligoland, aislado en la periferia de la bahía alemana, contaba únicamente con ocho piezas de 30,5, como armamento principal; esto es, escasamente la fuerza de los primitivos "dreadnoughts"; a pesar de ello y de constituir la única base de operaciones avanzada para destructores y submarinos, no fué atacado ni una sola vez durante la guerra.

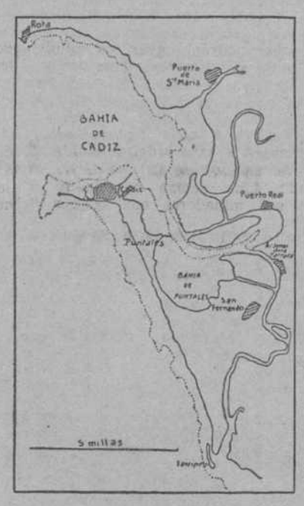
La defensa antiaérea, activa y pasiva, la aviación de bombardeo y torpedera y la de vigilancia y exploración deben, por el contrario, prevalecer en las Bases de operaciones avanzadas, objetivo seguro de los ataques aéreos y puntos de partida, por lo general, de la acción ofensiva de la propia aviación.

Una Base de operaciones no requiere la existencia de un arsenal; pero sí necesita contar con diques para toda clase de unidades y con los talleres indispensables para las reparaciones urgentes para poner en condiciones de trasladarse a la Base naval más próxima a los buques averiados.

La capacidad logística de una Base de operaciones depende, no sólo de las cantidades de pertrechos de todas clases en ella acumulados y de la eficiencia y seguridad de las instalaciones, sino también del grado de facilidad con que puede aprovisionarse durante la guerra; esto adquiere importancia excepcional en las Bases insulares, especialmente si la isla en que radica carece de recursos y puede verse aislada de la metrópoli durante largos períodos. La conveniencia de contar con puertos de etapa defendidos para los convoyes de aprovisionamiento es evidente.

Ferrol

Nuestros antepasados nos legaron unas Bases navales cuya situación responde plenamente a las características del litoral peninsular. Descartada la



bahía de Algeciras, la elección de Cádiz era forzosa; tampoco cabía vacilar en la de Cartagena, único puerto natural en nuestras costas mediterráneas. La duda se presentó en el frontón noroeste y se justifica por la abundancia de puertos naturales en aquella región; se optó por el de Ferrol, y no hay razón para lamentarlo. Por lo demás, los tres puertos de guerra desempeñaron cumplidamente su misión en las pasadas centurias, tan pródigas en acontecimientos marítimos; ¿lo harán lo mismo en el porvenir? ¿Responden nuestras Bases a las condiciones impuestas por las nuevas armas de combate? Con la excepción de Ferrol, podemos anticipar que no; pero esto mismo les ocurre por lo general a las Bases navales extranjeras, y como no existen otras capaces de sustituirlas, la única solución es adaptarlas en la medida de lo posible.

Ferrol es un excelente puerto natural en el que se encuentran enclavados los principales astilleros de la S. E. de C. N. El amplio brazo de mar comprendido entre la punta en que se asienta la torre de Hércules, en La Coruña, hasta más allá del Cabo Prior, queda batido por modernas y potentes baterías que aseguran la inmunidad del fondeadero frente a un ataque procedente del mar; la defensa antiaérea y submarina es relativamente fácil, y la amplitud de la ría, que puede complementarse con la inmediata de Ares, permite la conveniente dispersión de elementos, acumulados hoy en su mayoría en un arsenal anticuado, apenas suficiente para los buques en armamento o reparación. Muchas cosas faltan por hacer en Ferrol, pero todas quedan perfectamente a nuestro alcance sin gastos excesivos.

Pero esta formidable posición marítima puede verse neutralizada con la ocupación de cualquiera de las rías situadas al sur de Finisterre—Muros, Arosa, Pontevedra, Vigo—por un adversario superior en el mar; un peligro más remoto, por sus defectuosas condiciones, lo representan las rías altas enclavadas en las proximidades de Ortegal. La defensa artillera de este amplio frente, en el que se encuentran los mejores puertos naturales de la península, es desde luego costosa, pero no tan difícil como a primera vista parece; por fortuna, lo accidentado del terreno, la situación avanzada de las islas y la complicada y peligrosa hidrografía permiten una gran reducción en el número de baterías y el empleo en gran escala de los campos minados; las fuerzas ligeras, en especial los submarinos, pueden constituir un poderoso auxiliar.

Cádiz

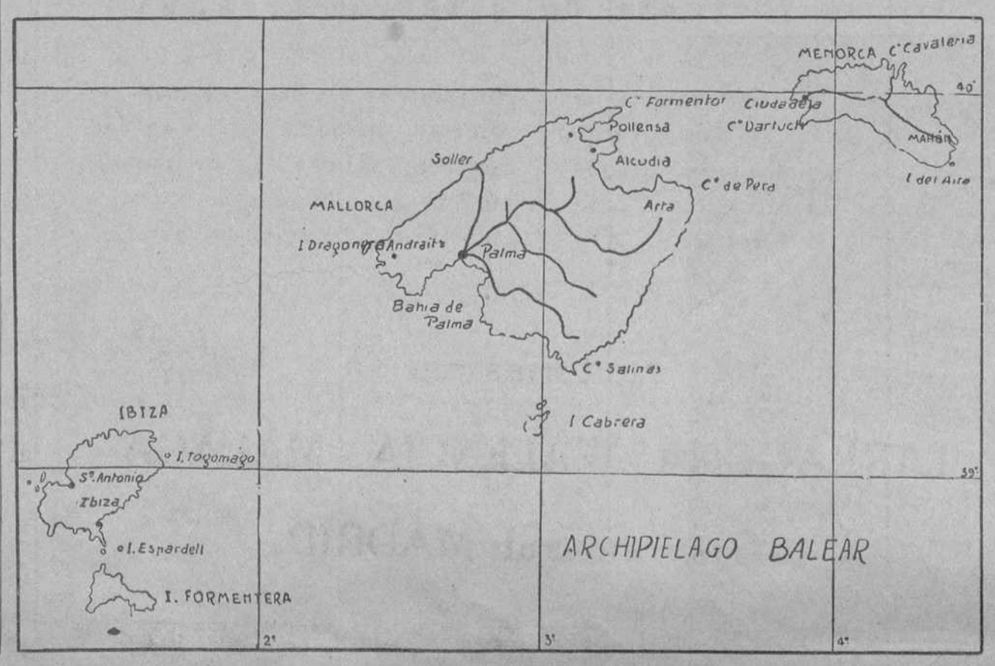
Una España dispuesta a intervenir activamente en la política internacional y a ocupar el puesto que por tantos títulos le corresponde en el mundo, tendría que hacer de Cádiz el foco principal de su actividad marítimomilitar; para ello serían necesarias obras hidráulicas de gran consideración, pero no superiores a las efectuadas por Alemania para la creación del puerto militar de Wilhelmshaven, ni tan siquiera como las que la Argentina acometió en Puerto Belgrano; pero la realidad obliga a contentarnos con algo mucho más modesto. Lo cierto es que en el momento actual se encuentran acumuladas en la bahía de Cádiz, absolutamente indefensas, diferentes factorías, una de ellas—los magníficos talleres de fabricación de artillería, de la S. E. de C. N.—de importancia capital. La defensa artillera del frente marítimo comprendido entre Trafalgar y Bonanza, debido a las condiciones del terreno y a la necesidad de llevar las baterías al mismo litoral, será costosa y no fácil la defensa antiaérea; sí lo es, en cambio, la defensa submarina, que puede alejarse de la costa todo lo que permita el alcance de los cañones.

La bahía de Cádiz, que hay que aceptarla tal como es y de momento limitarse a transformar el vetusto Arsenal de La Carraca en una gran base capaz para varias flotillas de submarinos y destructores; los trabajos de dragado y de habilitación necesarios para ello no son grandes. Más tarde habrá que pensar en utilizar la misma bahía para el aprovisionamiento de los buques mayores, en la construcción de un gran dique y en promover el desarrollo de los astilleros privados existentes. Pero todo ello a condición de que se acometa decididamente la defensa del frente del mar.

Cartagena

Todas las ventajas que presenta el puerto de Cartagena desde el punto de vista defensivo se desvirtúan en parte por la falta de espacio y el hacinamiento consiguiente. La dársena del arsenal, ocupada en parte por los buques en armamento, apenas será suficiente para los submarinos y sus elementos auxiliares cuando tomen incremento las flotillas. Día por día se impone la necesidad de echar mano del puerto comercial, de acometer el dragado de éste y la construcción de un dique de las mayores dimensiones; es lo menos que se puede pedir a nuestra única Base naval en el Mediterráneo, sin la cual la acción de una flota apoyada en Baleares podría verse gravemente comprometida. La utilización de Mar Menor como base de las flotillas de superficie y la instalación en esta zona de todo lo que no sea absolutamente necesario en Cartagena puede ser una solución a los inconvenientes apuntados, siempre que a ello preceda la defensa del frente desde Cabo Cervera a Cabo Palos; los campos minados, protegidos por la artillería, tienen aquí adecuada aplicación.

Ferrol, Cádiz y Cartagena constituyen los tres pilares de nuestra defensa naval; los tres, previamente habilitados, pueden actuar indistintamente como Bases navales o de operaciones, según las condiciones de la guerra. Baleares es un caso distinto. Suficientemente destacado de nuestras costas levantinas, el conjunto Mallorca-Menorca, o mejor aún, Mahón-Pollensa-Alcudia, constituye una excelente posición «defensiva» con relación al litoral peninsular, y "ofensiva" respecto a las comunicaciones que se entrecruzan en el Mediterráneo occidental y a las mismas costas de los países que lo circundan. El concepto de Bases de operaciones —naval y aérea—tiene su representación típica en Baleares; pero a condición, naturalmente, de que la flota exista; de no ser así, aquel concepto pierde su significado y todos los elementos que allí se acumulen serán completamente inútiles.



Hay que ampliar la base de Cartagena

Debería utilizarse el puerto comercial; dragar éste y construir un dique mayor

El Mar Menor podrá aprovecharse para Base permanente de flotillas de superficie

El archipiélago cuenta con un solo puerto natural, Mahón, y con tres amplias bahías en la isla principal, Alcudia y Pollensa, abiertas al nordeste, y la de Palma al sudeste; esta condición geográfica es muy de tener en cuenta al tratar de Mahón como Base de operaciones. Mahón presenta los mismos inconvenientes que Cartagena, más acentuados aún: la falta de espacio, el hacinamiento, la dificultad para entrar y salir en corto tiempo una fuerza naval de mediana importancia. Para fuerzas ligeras constituye Mahón una base excelente; pero no lo es si se trata de buques de línea o grandes cruceros. La expansión de Mahón hay que ir a buscarla en Pollensa o Alcudia; en Mahón, un gran dique, los talleres para reparaciones urgentes y todo lo necesario para las flotillas; en Pollensa, el fondeadero, amplio y seguro, con todos los medios logísticos que caracterizan a una Base de operaciones, y, además, la Base aeronaval principal de las Baleares. Claro está que esto exige la defensa del conjunto Pollensa-Alcudia y la construcción de un dique de abrigo en una de las dos; lo último es lo más grave, pues la defensa artillera, submarina y antiaérea de las tres grandes bahías de Mallorca es absolutamente necesaria para la seguridad y la utilización de Menorca; si el enemigo, superior en el mar, se instala en Mallorca, las comunicaciones con Menorca quedarán definitivamente cortadas y nuestro litoral de Levante expuesto a todos los peligros.

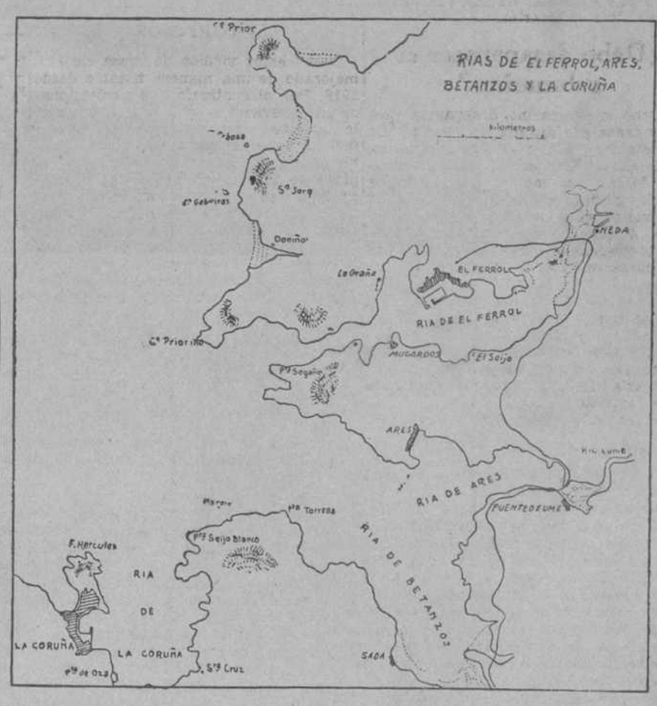
Las Bases secundarias

Dos palabras acerca de las Bases navales secundarias. Ferrol, flanqueado al sur por la actual Base de Ríos (Vigo), carece de todo apoyo hacia levante en el extenso litoral del Cantábrico, completamente indefenso, donde se asientan importantes centros industriales. La necesidad de una estación de submarinos en esta zona ha sido reconocida desde hace tiempo; la duda está en la elección entre Santander, Santoña o Bilbao.

Del mismo modo la posición de Baleares, y en especial la de Mahón, respecto a la costa de Cataluña, aconseja la creación de otros puntos de apoyo en la Península; descartada la bahía de Rosas, por su proximidad a la frontera, parece el más indicado el puerto de los Alfaques, en el delta del Ebro, a menos que un estudio detenido aconsejare llevarlo más al norte.

La defensa de Canarias la efectúa indirectamente la flota actuando en el teatro de operaciones decisivo. Si la flota fracasa, se perderá irremisiblemente el archipiélago, cualquiera que sea la entidad de sus defensas; sería, pues, contrasentido emprender allí costosas obras de fortificación, «que no tendrán ocasión de actuar». Pero los golpes de mano son siempre posibles y contra ellos hay que prevenirse; además, la posición de las islas amenaza de cerca importantes líneas de comunicación y debe explotarse esta ventaja. El grupo oriental—Lanzarote, Fuerteventura—, pobre en recursos, sólo cuenta con un mediano fondeadero, el denominado Estrecho del Río, entre la primera de dichas islas y la Graciosa; no es lo más indicado para una Base. La posición de ésta hay que ir a buscarla en el grupo central—Gran Canaria, Tenerife—, el más rico y poblado del archipiélago; el Puerto de la Luz, con sus nuevas instalaciones, nos la da medio hecha. En él, con poco gasto, es posible establecer la estación para una flotilla de submarinos, arma la más indicada para la defensa del archipiélago contra las incursiones de cruceros enemigos y para actuar contra las comunicaciones. Defensas: las de artillería, indispensable para dejar a cubierto los puertos de la Luz y de Santa Cruz de Tenerife contra esta clase de ataques; antiaérea eficaz, activa y pasiva, de los mismos puntos; fuerzas móviles para oponerse a un desembarco, y, para el caso eventual de que sea posible el envío desde la Península de la aviación de ataque, campos de aterrizaje donde sea posible.

F. M. F.



Pese a la discusión de la post-guerra, el submarino es un auxiliar insustituíble

Especialmente apto para la guerra al tráfico, complica extraordinariamente la vida al enemigo. Ni los buques ni los aviones pueden lograr la característica del submarino: obrar por sorpresa. Progresos notables han completado la eficacia ofensiva de los submarinos; pueden descender a grandes profundidades y evolucionar rápidamente en inmersión

POR SER INVISIBLE, ES EL MEJOR AGENTE DE ENLACE ENTRE TERRITORIOS DISTANCIADOS

Quizás no haya cuestión naval más discutida que la de la eficiencia militar del submarino. A raíz de la terminación de la pasada guerra, en la que tanto juego dió éste en su campaña contra el comercio aliado, empezaron a manifestarse dos opiniones extremistas, que, quizás por el solo hecho de serlo, tuvieron en seguida gran cantidad de adeptos.

Según unos, si bien el submarino alemán fracasó en su intento de estrangular el comercio enemigo, estuvo a punto de ganar la guerra, y la hubiese ganado, si la campaña submarina hubiese sido mejor dirigida. Estos sacaban la consecuencia de que el submarino sería el arma del porvenir, «el arma de los débiles», y, en fin, la solución económica para resolver el aspecto naval del problema de la defensa nacional en un país de escasos recursos.

Según otros, el submarino había fracasado y era preciso relegarlo al olvido, suprimirlo, en una palabra. Tal fué la tesis inglesa en las conferencias internacionales de la post-guerra, pero no hace falta ser muy lince para ver en ella más interés que verdadero convencimiento.

Ninguna de las dos conclusiones resiste a un sereno examen de la cuestión.

Es cierto que el escaso número de unidades con que se comenzó la campaña, los titubeos que la caracterizaron durante los años 1915 y 1916, por el temor a un neutral fuerte como los Estados Unidos, y el retraso en decidir la «guerra sin restricciones» (única posibilidad de llegar a una solución favorable), tuvieron una influencia considerable en el fracaso final. El submarino pudo por sí sólo haber ganado la guerra, si sus operaciones se hubiesen dirigido más en consonancia con las posibilidades del arma «entonces», es decir, explotando su novedad, empleándola a fondo antes de que el enemigo dispusiera del antídoto adecuado. Si Alemania hubiese esperado a poder disponer de 100 ó 120 submarinos antes de comenzar la campaña, y entonces los hubiese lanzado contra el comercio enemigo de una manera violenta, brutal, si se quiere (como hoy día se preconizan los bombardeos aéreos, sin que nadie se escandalice), es posible que esta acción, combinada con una ofensiva enérgica en los frentes de tierra y con una actividad de la flota, semejante a la que inició Von Scheer, en 1916, hubiera producido un colapso en el comercio de los aliados de la suficiente duración para obligar a éstos a pedir la paz.

Ahora bien; esto que pudo haber dado resultados entonces, fracasaría probablemente en el futuro, si se intentase, puesto que ya se conocen los antídotos del submarino. Las armas nuevas no pueden producir efectos fulminantes, sino cuando son empleadas en gran escala antes de que el enemigo sepa cómo reaccionar contra ellas; después, es ya tarde. Por eso no es posibel pensar hoy que pueda nadie ganar una guerra si no dispone en el mar de más fuerza que de una flota submarina.

¿Debe desaparecer el submarino?

¿Debe el submarino desaparecer por haber fracasado durante la guerra? La contestación, bien explícita por cierto, puede encontrarse en los últimos anuarios de las marinas de guerra. En la pasada guerra se asignó al submarino una misión superior a sus posibilidades; debía él sólo llevar a cabo una tarea que correspondía a todo el conjunto de las fuerzas navales de los imperios centrales.

Si, por ejemplo, se tuviese la pretensión de que la guerra en tierra la ganase sólo un arma, la Infantería pongamos por caso, mientras las demás estuviesen en actitud pasiva, ¿sería justo calificarla de inútil, porque fracasara en la empresa?

Tal es, en cierto modo, el caso del submarino en la guerra pasada. La inactividad que se impuso a las fuerzas de la superficie, privaron al submarino de un apoyo inestimable. La acción antisubmarina aliada pudo desarrollarse como lo hizo, en gran parte, porque fuera de las proximidades de la bahía alemana y del Adriático, un simple pesquero con un modesto cañón de 101 milímetros podía pasearse tranquilamente en la seguridad de que sólo podría encontrarse frente a un submarino, de similar «poder artillero», en la mayor parte de los casos, pero mucho más vulnerable que él al cañón, y esta clase de «patrulleros» constituyó uno de los elementos más importantes de la defensa antisubmarina aliada. ¿Hubiera sido esto posible sin la inactividad (en gran parte consecuencia de la desfavorable situación geográfica de sus bases) de las fuerzas de superficie germanas?

En definitiva, la pasada guerra fué un «caso particular», y no se deben sacar de ella consecuencias demasiado rígidas. Ni el submarino es una panacea, ni es, ni mucho menos, inútil.

La sorpresa, cualidad sin rival

Su cualidad característica, que es poder obrar por sorpresa, en una proporción que ni buques ni aviones pueden lograr, le da un considerable valor, que se manifiesta, principalmente, por la extraordinaria «labor de desgaste» que opera en el enemigo. En su última obra, «The submarine peril», el almirante Jellicoe dice que en el mes de noviembre de 1917 solamente Inglaterra tenía 2.700 buques y 244 entre dirigibles y aviones, dedicados a hacer frente a 178 submarinos alemanes, de los cuales sólo el 30 por 100, próximamente, solía estar en la mar; al final de la guerra, el conjunto de los buques aliados destinados exclusivamente a la acción antisubmarina alcanzó la enorme cifra de 5.000.

Esto, quizás más que los 18.700.000 toneladas de buques mercantes hundidos (unos 6.000 buques de más de 100 toneladas), constituye la mejor ejecutoria del submarino.

Por lo que respecta a la situación actual de los elementos de lucha contra el submarino, no puede decirse que ésta sea mejor que en 1918; por el contrario, los perfeccionamientos que desde entonces han sufrido submarinos y armas antisubmarinas, quizás inclinen la balanza del lado de los primeros.

Durante la guerra fueron apareciendo sucesivamente, como medios de localización: la red indicadora, remolcada o dejada a la deriva por los llamados «drifters», que dió muy escaso rendimiento; el avión y los hidrófonos, que descubrían o trataban de descubrir al submarino por el ruido de sus motores; y como medios de destrucción: el abordaje, el cañón de los patrulleros, el torpedo de los submarinos propios, la bomba de los aviones, que sólo consiguió la destrucción de cinco submarinos de los 178 que fueron hundidos en acciones de guerra; la red armada de las obstrucciones de Otranto y de la costa belga (seis buques destruídos); la mina submarina, utilizada en cantidades astronómicas en las dos salidas del mar del Norte y que, debido a la desfavorable situación de las bases alemanas, fué el arma de mayor rendimiento (más de 40 submarinos hundidos); y, por último, la carga de profundidad, arma antisubmarina por excelencia, que lleva la destrucción al seno de las aguas donde el submarino busca su refugio, cuyos efectos dependen, en primer término, de la precisión con que el submarino haya sido localizado; debido a esta causa, a pesar de que procuró la destrucción de 39 buques, su rendimiento fué chico dada la enorme cantidad de cargas que los aliados lanzaron al mar; en el último semestre de las hostilidades se lanzaron más de 12.000 cargas y sólo fueron destruídos 12 submarinos.

Progresos

Todos estos medios de lucha no han mejorado de una manera notable desde 1918. Por el contrario, los perfeccionamientos llevador a cabo en el submarino le permiten usar periscopios de la suficiente longitud para hacer muy problemático el peligro del abordaje; rapidez de inmersión para evitar el peligro del cañón y, en muchos casos, el de la bomba de aviación (si no tiene tiempo de desaparecer bajo el agua antes de que el avión se le venga encima, le queda el recurso «de esperarle» en superficie con sus ametralladoras); el aumento de la máxima profundidad a que el submarino puede descender y el mejoramiento de sus cualidades evolutivas en inmersión, lo permiten neutralizar en muchos casos el terrible efecto de las cargas de profundidad. Por último, y esto tiene una importancia enorme, parece dentro de las posibilidades de la moderna construcción, que se pueda conseguir hacer «silencioso» al submarino a determinados regímenes de velocidad.

Por otra parte, el torpedo automóvil, arma clásica del submarino, se ha perfeccionado, también aumentando su alcance y su máxima velocidad, y esto redunda, claro está, en provecho del submarino y en perjuicio de la protección de convoyes mercantes y fuerzas navales, que fué, al final de la guerra, el medio más eficaz para neutralizar la acción de aquél.

Arma indispensable

El submarino, pues, sin ser un "arma definitiva", cuya sola acción pueda hacer inútil la existencia de las demás armas navales, construído con miras a desarrollar lo más posible sus cualidades submarinas, aun a costa de sacrificar sus cualidades como buque de guerra en superficie (velocidad y artillería), es un arma indispensable como auxiliar en las operaciones puramente militares, y la más apta y de mayor rendimiento en la acción contra el tráfico enemigo, siempre, claro está, que su acción sea apoyada y combinada con la de las demás armas navales; es decir, siempre que no se trate de repetir la arriesgada experiencia que los alemanes realizaron de 1914 a 1918.

En las operaciones puramente militares, el submarino es el único medio de mantener con permanencia la vigilancia de las bases enemigas, complementando la acción de la Aviación, que en este servicio sólo puede ser esporádica; en condiciones favorables de viento, puede hacer emisiones de gas tóxico contra ellas. Puede operar conjuntamente con las fuerzas de superficie, en la misma zona de la acción o en las derrotas probables de retirada del enemigo; en este aspecto, representa una preocupación terrible para los buques que averiados en un combate se retiran a sus bases.

Dada su cualidad de invisible, es el único agente de enlace posible con los territorios lejanos (amigos, enemigos o neutrales), cuando no se dispone del dominio del mar en las regiones del mismo que conduzcan a ellos. Por medio de los submarinos, los alemanes enviaron agentes de espionaje del comercio aliado a los países neutrales, trataron de sublevar las colonias de los aliados y prepararon, desembarcando al "leader" del separatismo y algunos recursos, las revueltas irlandesas de Dublín del 24 de abril de 1916.

Como minador, el submarino es el minador por excelencia para minados ofensivos, es decir, para minados en las costas del enemigo. Esta posibilidad del submarino constituye una de las manifestaciones más patentes de su labor de desgaste sobre el enemigo. Pudiendo acercarse sin ser visto (cosa que no siempre podrán lograr los minadores de superficie) a las costas del enemigo, y dejar allí sus minas, delante de las bases o sobre las derrotas que a ellas conduzcan; siempre temerá aquél que estas zonas estén "infestadas", y no se llevará a cabo ninguna salida sin un previo rastreo de un "canal de seguridad". Una acción combinada de submarinos minadores con buques de superficie, que obligue al enemigo a salir inmediatamente sin tomar esa precaución, podrá dar los mejores resultados.

Su acción contra el tráfico

En sus operaciones contra el tráfico, el rendimiento de la guerra submarina hasta la adopción del sistema de convoyes y la aportación de recursos de los Estados Unidos, son la mejor prueba de los resultados que puede conseguir el submarino. El único medio para neutralizar sus efectos es efectuar el tráfico en convoyes escoltados; pero el tráfico en convoyes escoltados, sobre no garantizar de una manera absoluta que los buques que se protegen no sean atacados, y más hoy día, en que el torpedo automóvil ha mejorado sus características, ocasiona una serie de perjuicios considerable. Por lo pronto, exige una cantidad enorme de buques de protección, reduce el rendimiento de la flota mercante, ya que ocasiona un retardo en el tráfico, como consecuencia de que los convoyes tienen que ajustar su andar al del buque más lento; representan derrotas más largas, baja de precio en las mercancías por la acumulación de éstas en los puertos de llegada; dificultades en la carga y descarga por la congestión de buques en los puertos a la llegada de los convoyes; dificultades en la navegación en grupos de los buques mercantes, que no están habituados a esto, y, generalmente, serán heterogéneos en sus características. Al mismo tiempo, el convoy es mucho más vulnerable a la mina; si un buque mercante aislado choca con una mina, descubre el campo y los rastreadores pueden inutilizarlo; pero si es un convoy quien se mete en él, las pérdidas serán mucho más considerables, y los submarinos son aptos para minar las derrotas comerciales. Los convoyes son mucho más vulnerables también al ataque de los corsarios de superficie, si no se les da una protección considerable, cosa que no es posible hacer en la mayor parte de los casos; y, por último, como exigen grandes concentraciones de buques mercantes en los puertos comerciales, la Aviación puede cooperar con el submarino en su guerra al tráfico, bombardeando estas concentraciones en los puertos donde se organicen los convoyes.

Vemos, pues, la enorme importancia de la guerra al tráfico con submarinos, sobre todo, cuando su acción puede ser apoyada por los buques de superficie y los aviones. En una futura guerra, sobre todo si el dominio de la superficie de los mares no está conquistado tan en absoluto como en la pasada, por uno de los beligerantes, el tráfico en convoyes puede ser un "arma de dos filos".

Ahora bien; el submarino, ni puede defender el comercio propio, ni puede con su sola acción garantizar la seguridad de las costas. Estas misiones, que son las misiones primordiales de la Marina, dentro de la defensa nacional (pues el Ejército, ni puede vivir, ni asegurar las fronteras terrestres, si no dispone de las comunicaciones marítimas que le aporten elementos de vida y guerra, y si no se desentiende de las fronteras marítimas, sobre todo, si éstas son tan extensas como las nuestras), estas misiones, decimos, sólo pueden ser cumplidas por el núcleo de las fuerzas de superficie, que no son, ni pueden ser, "nada" si su nervio principal, su médula, no está constituída por el buque de línea.

El submarino no es, pues, dentro del conjunto de las fuerzas navales, sino un poderoso auxiliar, del que nadie podrá prescindir, especialmente apto para la guerra al tráfico y para, en una palabra, "complicar extraordinariamente la vida al enemigo", lo que en la guerra significa mucho.

Su máximo rendimiento se obtendrá cuando la situación geográfica de sus bases sea favorable, es decir, cuando disponga de bases en "mar abierto", sin que para operar tenga que pasar por pasos estrechos donde el enemigo pueda intensificar sus obstrucciones (en cuyo caso están nuestras bases); cuando se adopte un tipo de submarino, en el que se cuide de desarrollar lo más posible sus cualidades evolutives en inmersión y todas aquéllas que le permitan defenderse lo mejor posible de la acción de las armas antisubmarinas; cuando la industria esté preparada para poder, durante la guerra, no sólo reponer las bajas (que dada la actividad de los submarinos, han de ser considerables), sino aumentar y perfeccionar con arreglo a las enseñanzas de la campaña los buques en servicio; y, por último, cuando las operaciones de los submarinos se proyecten de una manera coordinada con las de las demás fuerzas navales.

Submarinos de ayer y de hoy

El hombre viene tratando de meterse bajo el agua con fines belicosos nada menos que desde tiempos de Alejandro Magno, según cuenta Aristóteles. Al parecer, en los intentos de aquella remota fecha se utilizaba algo semejante a la campana de buzo. Hasta pasados muchos siglos no encontramos el primer precursor del submarino propiamente dicho, y la prioridad corresponde... a Toledo, donde Carlos V presenció en 1538 las pruebas de un artefacto "parecido a una pequeña embarcación, en la que algunos hombres pueden recorrer bajo el agua distancias bastante largas". Así lo ha dejado dicho Bacon, y es lástima que no nos haya legado el nombre del inventor, al que debemos suponer español, porque considerando que el Emperador pasó gran parte de su reinado fuera de España, no es verosímil que si se tratase de un extranjero hubiera venido a exhibir su ingenio al Tajo. A partir de entonces los proyectos de que se tiene noticia, muchos de ellos no realizados, pasan quizás del centenar, pero los primeros resultados tangibles no se encuentran hasta que Fulton, en los albores del siglo XIX, hizo unas demostraciones con su "Nautilus" en el Sena. Como no le hicieran caso en Francia las autoridades, por entender que "eran métodos desleales de hacer la guerra" —¡lo que cambian los tiempos!—, pasó a Inglaterra a ofrecer sus servicios, y allí le despacharon con cajas destempladas: el almirante lord Saint Vicent despidió a Fultón diciéndole que Pitt, el célebre Pitt, que a cuanto parece le había acogido con alguna simpatía, «es el mayor necio que jamás ha existido al alentar un género de guerra inútil para quienes son dueños del mar, y que si diera resultado les privaría de esa superioridad". Inglaterra ha tenido siempre hombres de larga vista.

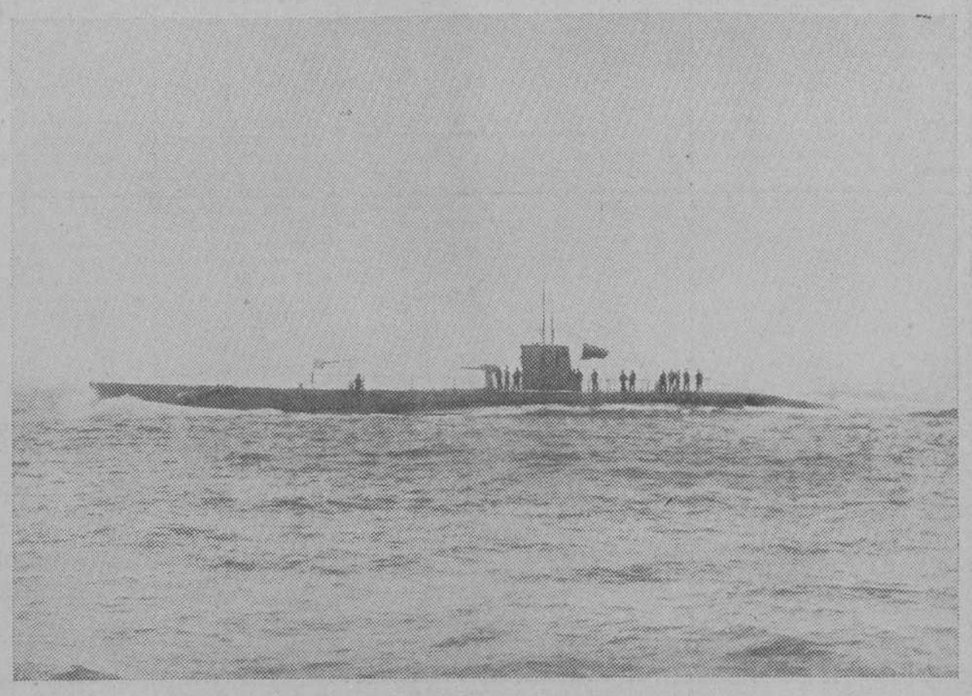
Entre los muchos intentos habidos después descuella el de Bauer, un tornero alemán de gran ingenio y accidentada historia, que no es posible relatar aquí. El caso es que Bauer pasó luego a Rusia, donde en 1855 logró terminar lo que no había conseguido en Alemania: un submarino rudimentario, "el "Diablo Marino", impulsado, como el de Fulton, por el esfuerzo muscular de la dotación. Llegó a sumergirse hasta 130 veces, siempre en escaso braceaje, en las cercanías de Cronstad, e hizo cosas interesantes, como comprobar que la aguja magnética se orienta bajo el agua, sacar fotografías del fondo, estudiar la transmisión del sonido y regenerar el aire interior por medio de una finísima lluvia de agua, con lo que reanimaba las bujías de cera por tres cuartos de hora más. Aquellas experiencias tuvieron un fin lamentable por desavenencias, como ya había ocurrido en Alemania, entre el autor y la "Junta técnica", que nunca falta en estos casos, y que dieron al traste con todo. Desde este punto de vista la historia de Bauer tiene muy curiosos aspectos de semejanza con la que treinta y cinco años después había de escribirse en España en torno a Peral.

Casi contemporáneo de Bauer fué Monturiol en España con sus "Ictíneos", el segundo de estos barcos fué con gran diferencia el más perfecto entre los de su época y aun comparado con los de bastantes años más tarde. Los "Ictíneos" (1859-67) fueron los primeros submarinos de dos cascos—adelantándose medio siglo al sistema que después habría de estar tan en boga—, utilizando el espacio entre ambos para anular, inundándolo, la flotabilidad, y para alojar diversos pertrechos. Monturiol adoptó lastres sólidos de seguridad, desprendibles, y suya es la primacía en vaciar los tanques de inmersión por medio del aire comprimido, así como en emplear los reductores del anhídrido carbónico. También fué el primero en prescindir del trabajo muscular para mover el barco: al efecto, proyectó y construyó una caldera que a flote quemaba carbón de cok, y mantenía bajo el agua la producción del vapor introduciendo en el hogar unos cartuchos termógenos, mezcla de zinc, clorato de potasa y peróxido de manganeso; es notable que con ellos no sólo lograba alimentar la máquina, sino que, a favor del exceso de oxígeno obtenido en la reacción, compensaba el consumido por los tripulantes y aun le sobraba para mantener encendidas varias lámparas. Monturiol hizo más de cincuenta inmersiones, llegando a permanecer bajo el agua ocho horas y alcanzar los setenta metros de profundidad, máxima hasta entonces, y que no tenemos noticia de que haya sido superada hasta bien entrada la guerra europea.

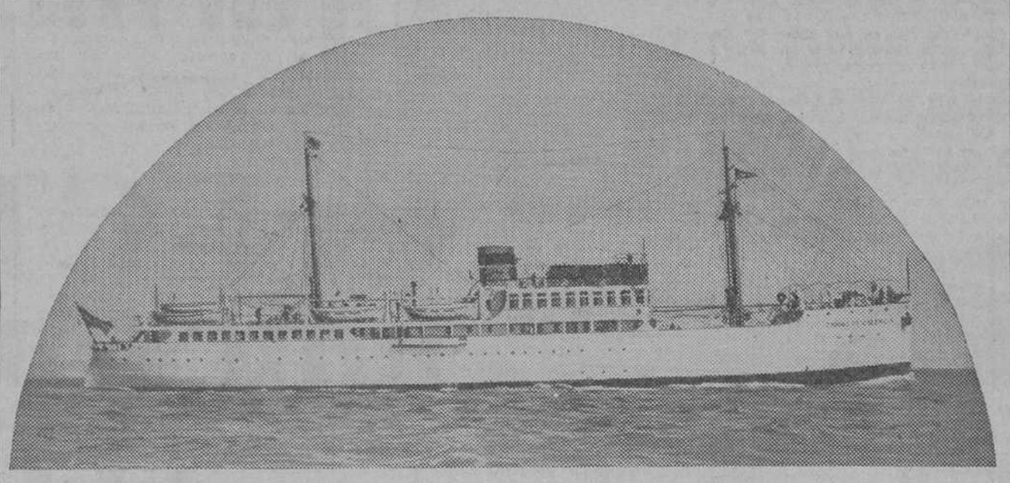
En 1862 Burgeois y Brun, en Francia, construyeron un submorino enorme para su época, 459 toneladas. Tras dos años de pruebas se renunció a continuarlas, en vista de que la velocidad y el radio de acción—dos horas a cuatro nudos—resultaban exiguas, y de que los dispositivos destinados a regular la profundidad y la estabilidad longitudinal no respondieron satisfactoriamente.

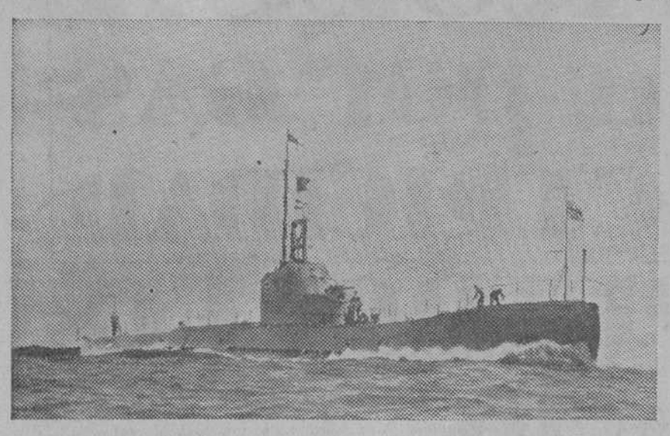
La guerra de Secesión americana conoció el primer éxito del submarino como arma de combate. Los confederados construyeron algunos, denominados con el nombre genérico de "Davids", de una sencillez rayana en la tosquedad; uno de ellos, después de haberse ido a pique hasta cinco veces en diversas experiencias, y después de ser recuperado otras tantas, consiguió embestir con su botalón explosivo al blindado "Housatonic", al ancla en aguas de Charleston. Voló el "Housatonic" y también se perdió el «Davids» con sus nueve tripulantes, esta vez definitivamente. En sus andanzas anteriores había ocasionado ya otras treinta y cinco víctimas. Al parecer, en estos barcos se usaron por primera vez los timones horizontales para la navegación entre dos aguas.

Muchos fueron los proyectos sucesivos, siempre con poca fortuna, hasta que en 1885 Nordenfelt, el célebre sue-

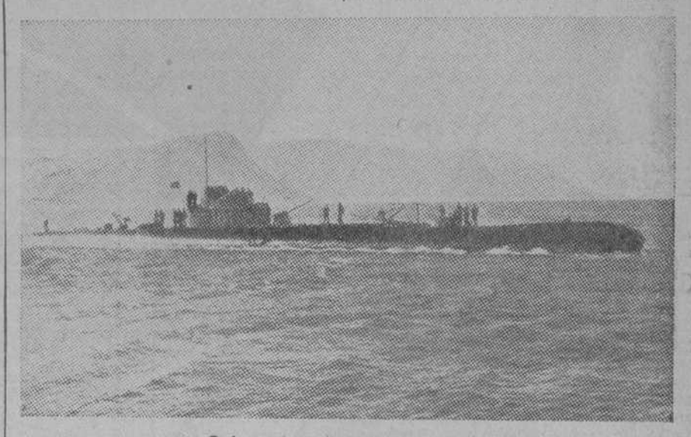


Submarino español tipo C, 915 toneladas





Submarino inglés "Severn", de 1.850 toneladas y 22 nudos



Submarino alemán "K. 18"

Unión Naval de Levante, S. A.

REPARACIONES de buques y maquinaria

Dique flotante de 4.200 toneladas

Proyectistas y constructores de buques de guerra, de pasaje, carga, petroleros, remolcadores, pesqueros, diques flotantes, grúas flotantes y terrestres

Proyectistas y constructores de calderas, máquinas de vapor, motores "Diesel", maquinaria auxiliar para buques (a vapor y eléctrica) y material ferroviario

Factorías en:

TARRAGONA - VALENCIA - MALAGA

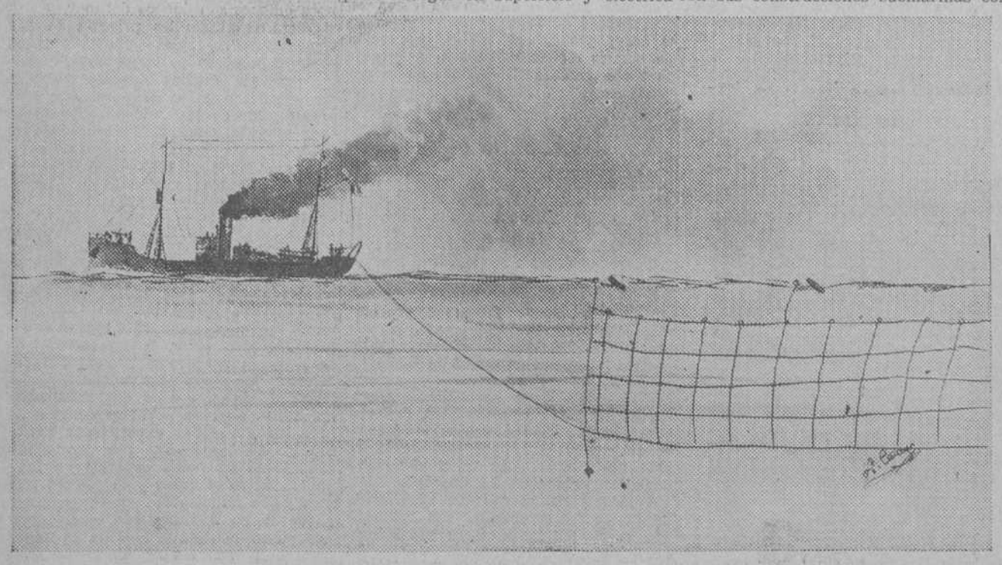
Casa central: MADRID

co inventor de ametralladoras y cañones, construyó un submarino propulsado a vapor. No debieron ser muy convincentes las pruebas cuando el Gobierno de su país no se decidió a adquirirlo. Intervino cierto agente de ventas, que se iniciaba por entonces en el lucrativo negocio de vender armamentos, con lo que el submarino pasó a manos de Grecia y no se volvió a hablar más del asunto.

Peral

Poco antes, desde 1884, Peral, que ya había acreditado su prodigioso talento en diversas actividades científicas de su carrera, concibió una solución eléctrica al problema de la navegación submarina, solución que dió a conocer al año siguiente, y que habría de ser el origen de los submarinos modernos. Tras dilatada tramitación quedó aprobado el proyecto por el Gobierno español en 1887. El 1.° de enero del 88 se puso la quilla del «Peral» en el arsenal de La Carraca, y a fines del mismo año se iniciaron las pruebas preliminares. (Citamos estas fechas para demostrar que el «Peral» fué anterior en su concepción—y desde luego por completo independiente en su ejecución—al «Gimnote», pequeño barco experimental, también a propulsión eléctrica, que empezó sus experiencias con la mayor reserva en Francia, en 1888). Era nuestro «Peral» un casco fusiforme de veintidós metros y que desplazaba 77 toneladas a flote y 85 en inmersión; disponía de dobles fondos al medio y tanques extremos y central destinados al ajuste de pesos y equilibrio, así como de otro para compensar el peso de los tres torpedos que llevaba, una vez disparados: todo en forma muy semejante a como se hace hoy. Corresponde a Peral la primera aplicación del tubo lanzatorpedos submarino y la de los acumuladores eléctricos como recipiente de energía a bordo, con la particularidad muy notoria de que sus dispositivos para ventilar éstos, en evitación de explosiones o envenenamiento del ambiente, eran análogos a los consagrados ahora en todo el mundo. No cabe reseñar aquí la odisea del «Profundo Isaac»; un hijo suyo, don Antonio, ha publicado con ese título un documentado tomo de 300 páginas, y es fuerza limitarnos aquí a afirmar que sus pruebas, mucho más concluyentes que las de su contemporáneo francés, citado hace poco, representan, sin género de duda, el adelanto más positivo realizado hasta entonces. En efecto. Peral obtuvo un radio de acción de 132 millas a 6 nudos, mientras el «Gimnote» sólo alcanzó 65 a 5. A 3 nudos (5.556 metros por hora) el Peral podía recorrer hasta 390 millas (722 kilómetros), cifra que en aquellos tiempos era colosal.

Con la experiencia de Peral en España y de Zedé en Francia, con el «Gimnote» quedaba resuelta técnicamente la navegación entre dos aguas y trazado el camino a seguir; pero, mientras aquí se renunció a proseguir las investigaciones, en el país vecino, por el contrario, se aplicaron a corregir las naturales deficiencias, obteniendo de ese modo sucesivos buques, todos eléctricos y cada vez más perfeccionados. A Laubeuf (1898) se debe la iniciativa en Europa de dotarlos a los submarnos de propulsión mixta, creando el «Narval», de 117 toneladas, que la tenía a vapor para navegar en superficie y eléctrica para la inmersión; aumentó la flotabilidad de que tan escasos andaban los tipos precedentes, con lo que mejoró considerablemente las cualidades marineras. Este fué en realidad el punto de partida del submarino moderno; más tarde, ya en el siglo XX, la sustitución del motor a vapor por el de combustión interna y sucesivos perfeccionamientos en todos los órdenes fueron dando lugar a sucesivos ejemplares, casi siempre con tendencia a aumentar el desplazamiento, que en 1914 alcanzaba ya las 930 toneladas.



"Drifter" (pesquero armado) remolcando una red indicadora contra submarinos

Holland

En América, anticipándose un año a los franceses, Holland construyó su primer submarino a doble propulsión, pero empleando el motor a gasolina en vez del de vapor. En 1902 entra Lake en la competición, con menos fortuna; en 1908 tienen los Estados Unidos su primer submarino con motores «Diesel», y desde entonces hasta 1914 ordenan varias docenas, siempre de desplazamiento relativamente moderado, que no pasó de 600 toneladas. Inglaterra, que siempre miró con antipatía el progreso de la nueva Arma, carecía de tipo nacional, y hasta 1901 no encargó sus primeros submarinos, para lo cual recurrió a las patentes americanas, empezando por pequeños tonelajes (208 toneladas), que en años sucesivos fueron ampliando. En 1911 la Marina británica tenía ya varias decenas de submarinos, los mayores de 730 toneladas.

La Marina alemana, que desde los tiempos de Bauer no había vuelto a ocuparse de esta cuestión, botó en 1905 el primero de sus famosos «U» (185 toneladas), que tanto trabajo habían de dar a sus enemigos de diez años más tarde. Al año siguiente construye una corta serie de un tipo mayor, 225 toneladas, muy satisfactorio en general, y que ya se distinguía por su elevado radio de acción. Desde luego, los alemanes iniciaron sus construcciones submarinas con el tipo a doble casco y doble motor, y con clara visión del porvenir fueron mejorando cuidadosamente las características en todos los aspectos, con el consiguiente aumento de tamaño. El famoso "U 9" (1908) tenía ya 500 toneladas, y el no menos célebre "U 35", proyectado en 1913 y que andando el tiempo había de ser el que mayor número de toneladas destruyese — unas 400.000—, desplazaba 680 toneladas.

En Alemania

La dura experiencia de la guerra contribuyó enormemente al desarrollo del submarino, principalmente en Alemania, cuya poderosa industria corría parejas con su técnica; gracias a ello el Reich, que al empezar las hostilidades disponía solamente de un par de docenas de buques sumergibles, muchos de ellos inadecuados, logró poner en servicio desde agosto de 1914 hasta septiembre de 1919 nada menos que 343 submarinos; al firmarse el armisticio tenían en grada o encargados cerca de 400 más; los alemanes, ante las exigencias de la campaña, fueron definiendo las misiones encomendables a sus submarinos y creando diversos tipos, como los "minadores", los "mercantes" y los que se dió en llamar "cruceros", de gran tonelaje y poderosa artillería, con los que hicieron expediciones cuya duración excedió de cien días. Los mayores que llegaron a entrar en servicio (prescindiendo de otros aún más grandes no terminados al acabarse la guerra) tenían 1.930 toneladas; algunos iban armados con dos piezas de 15 cm., y todos tenían una autonomía enorme y podían sumergirse en medio minuto.

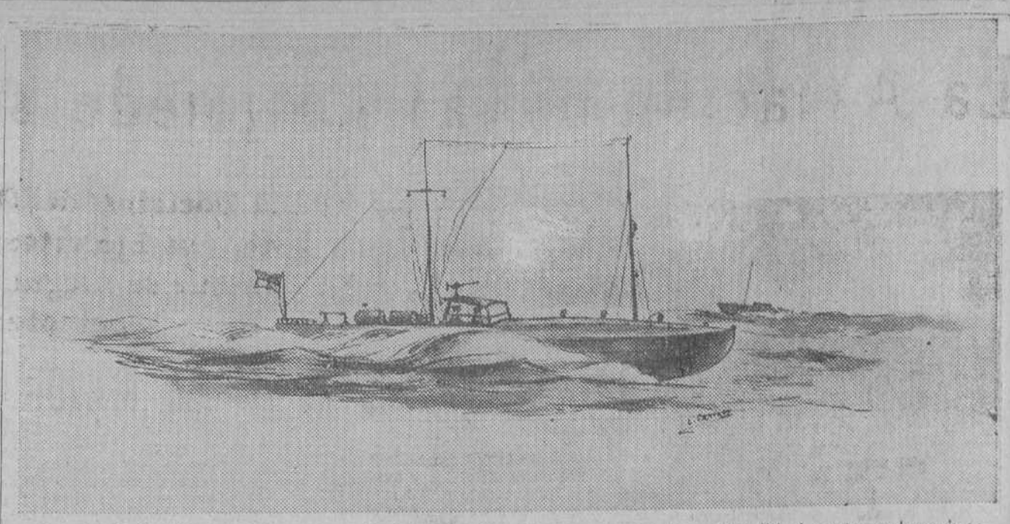
Como es sabido, el tratado de Versalles, con que se dió fin a la guerra, prohibió a Alemania poseer submarinos. Las restantes naciones, convencidas de su inmensa eficacia, se han dedicado a perfeccionarlos y, naturalmente, los progresos en todos sentidos son importantísimos, cosa a la que ha contribuído, y no poco, el adelanto, no menos importante, de las armas antisubmarinas. Hoy no se proyecta ya ningún barco que no pueda bajar, por lo menos, a los 80 ó 100 metros de profundidad, donde es totalmente invisible; se ha adelantado mucho en el empeño de hacerlos silenciosos; hay experiencias muy prometedoras sobre torpedos de trayectoria invisible, y es de esperar que no esté muy lejana la posibilidad de dispararnos sin necesidad de asomar el periscopio a la superficie. El perfeccionamiento de los aparatos detectores de ruidos y ultra-ruidos, creados precisamente para perseguir buques sumergidos, ha de favorecer, en definitiva, más a éstos al darles posibilidad de acechar en silencio oyendo la aproximación de su víctima y lanzarle torpedos sin señal alguna previa de su presencia. Al adoptar para sí esos aparatos, el submarino recobra la facultad de sorpresa que, en parte, había perdido en los últimos meses de la guerra, época en que la técnica del submarino, por la necesidad de producir más que de inventar, estuvo casi estabilizada, mientras su antagonista la técnica antisubmarina, nacida entonces, se desarrolló de modo sorprendente, como no podía por menos de suceder, estando servida por cerebros privilegiados y que, además contaban con dinero a manos llenas. Por último, el avión explorador, o mejor, el autogiro de rotor plegable, asociado al submarino en mar abierto, ha de facilitar en gran medida su actuación, por cuanto le aumenta enormemente su horizonte de visibilidad. Actualmente son ya varios los submarinos dotados de un pequeño avión.

Cuatro categorías

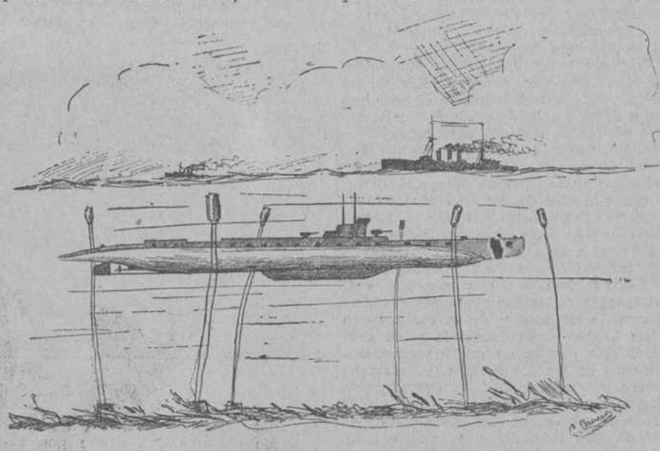
Los diversos tipos de submarinos, derivados de las misiones que han de desempeñar en la guerra naval, pueden clasificarse en cuatro categorías. Constituyen la primera y menos numerosa los "cruceros submarinos", destinados a la destrucción del tráfico oceánico a gran distancia de la costa. Esta forma de actuar exige un considerable radio de acción, gran reserva de torpedos y poderoso armamento artillero, todo lo cual implica elevado desplazamiento, que se aproxima o rebasa las 2.000 toneladas. El tratado de Londres (1930), cediendo en parte a la demanda inglesa, que pretendía la abolición total, ha limitado el desplazamiento máximo a 2.000 toneladas, autorizando, por excepción, a Francia y los Estados Unidos a conservar los pocos que tenían mayores en aquella fecha. Así, el "Surcouf", francés, desplaza 2.800 y monta dos cañones de 203 mm., 14 tubos de lanzar y lleva 36 torpedos y un avión; va tripulado por 150 hombres. Los americanos conservan seis submarinos que pasan de las 2.000 toneladas; los mayores (2.730) tienen 18.000 millas de autonomía, con lo que casi pueden dar la vuelta al mundo sin aprovisionarse de combustible (el ecuador terrestre tiene 21.600), y van armados con dos cañones de 152 milímetros. De sus dimensiones da idea la longitud de su casco, 116 metros, que excede en 28 a la altura del edificio de la Telefónica de Madrid.

Inglaterra conserva el "X-1", de 2.400 toneladas, construído en 1923, armado con cuatro piezas de 132 mm.; tipo que, como sus predecesores de la clase "M", que montaban un cañón de 305 mm., no ha sido, al parecer, del todo satisfactorio. Modernamente ha construído algunos barcos de 1.850 toneladas, caracterizados por su gran velocidad en superficie, 22 nudos (40,75 kilómetros por hora). El Japón posee también excelentes y modernísimos submarinos de 1.950 toneladas y enorme autonomía, como corresponde a las dilatadas navegaciones que han de realizar en el gran Océano Pacífico. Todos ellos llevan su correspondiente avión.

A la segunda categoría, o "submarinos de alta mar", pertenecen los destinados a operar en combinación, más o menos directa, con la flota, si bien en la práctica pueden asumir, aunque con alguna limitación, gran parte de las funciones del crucero submarino. Pueden incluirse en ella, en general, los mayores de 900 toneladas; suelen ir armados con cañones de 10 a 12 cm., algunas ametralladoras antiaéreas y un número de torpedos variable, según el tamaño del barco, de 12 a 18; su velocidad llega en algunos casos a los 21 nudos, si bien la mayor parte no pasan de los 18; algunos, como los italianos "Fieramosca" y "Pietro Micca", de unas 1.350 toneladas, llevan también un avión. En esta categoría, como en la anterior, es frecuente hallar ejemplares preparados para sembrar minas.



"C. M. B." ("Coast Motor Boat") inglesa armada con cargas de profundidad contra submarinos



Submarino en un campo de minas

Constituyen la tercera categoría los llamados "submarinos de defensa costera", de desplazamiento inferior, sin que se pueda marcar con precisión una divisoria entre ellos y los de alta mar, de cuyas facultades participan en mayor o menor grado, según su tamaño y modernidad, o de sus condiciones de habitabilidad; por lo regular, tienen menor reserva de torpedos y menos autonomía, que, en rigor, no puede calificarse de pequeña, pues siempre es muy superior a la de cualquier destructor. Son, como todos, barcos capaces de aguantar toda clase de tiempos, y durante la guerra hicieron frecuentes expediciones de más de un mes.

Finalmente, nos queda el submarino minador, de tamaño medio generalmente y destinado a fondear sigilosamente breves líneas de minas en parajes estratégicos, con preferencia en aguas enemigas. Es ésta una clase de barco que ha tomado carta de naturaleza en todas las Marinas del mundo. El que no tengamos ninguno en España no quiere decir, ni mucho menos, que no sea un tipo de buque militar absolutamente indispensable.

Luis CARRERO.
Arturo GENOVA

Vd. puede conservar sus viandas a una temperatura baja, constante y adecuada, si adquiere

un ARMARIO FRIGORÍFICO ELECTROLUX

MADRID
PI Y MARGALL, 6
TELÉFONO 16302
APARTADO 627.

BARCELONA
RAMBLA DE CATALUÑA, 75
TELÉFONO 77.260
APARTADO 659.

LEÓN
ORDOÑO II, 41
TELÉFONO 1142
APARTADO 54.

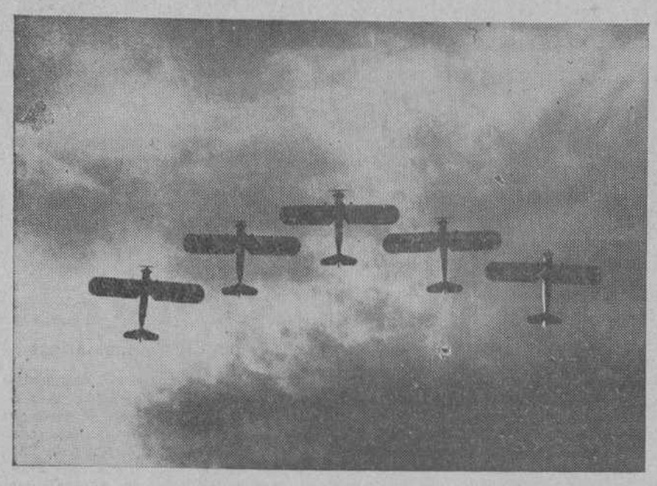
BILBAO
ALAMEDA MAZARREDO, 8
TELÉFONO 11.645
APARTADO 313

El armario frigorífico ELECTROLUX funciona por GAS ELECTRICIDAD O PETROLEO

El armario frigorífico ELECTROLUX está instalado en los SUBMARINOS de la ARMADA ESPAÑOLA

La Aviación naval no puede ser más que un auxiliar de la Escuadra

La doctrina de Dohuet no ha sido aceptada por nadie. Los Ejércitos de mar y tierra son fundamentales, sin que se niegue a la Aviación su importantísimo papel ofensivo en caso de guerra



Escuadrilla de la Marina de guerra en vuelo

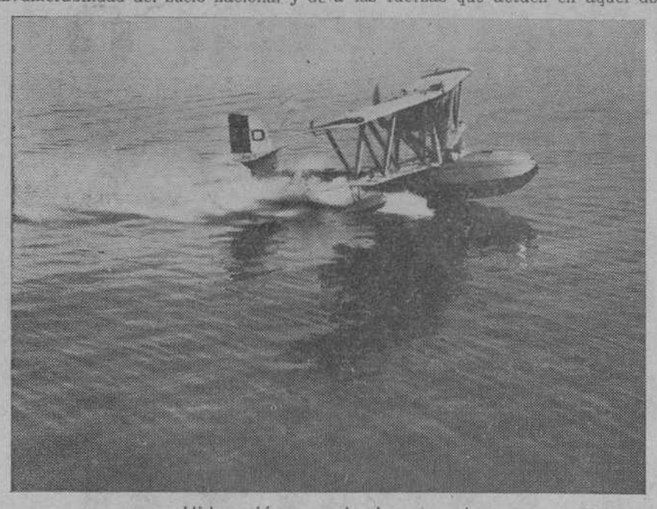
Aviación naval

Del adelanto técnico conseguido en la aviación, se deduce lógicamente, la posibilidad de empleo de este arma en misiones de guerra diferentes a las tradicionales de mar y tierra. Estas teorías han sido expuestas de modo completo y lógico por el general italiano Douhet. En una de sus primeras publicaciones, "El dominio del aire", expone la necesidad de contar con un Ejército aéreo, que coordinadamente con los de mar y tierra, actuase en la guerra. Concebía en este tiempo, como necesarias, la existencia de las aviaciones particulares del Ejército y de la Marina.

Posteriormente, y especialmente en el suplemento a la obra antes mencionada y en otras publicaciones, cambia de parecer, opinando, que el desprenderse el Ejército aéreo de parte de sus fuerzas para ponerlas al servicio del Ejército y la Marina debilitaba al Ejército del aire o Armada aérea, pudiendo inhabilitarse para sus funciones propias.

La doctrina de Douhet

Base de la doctrina integral del general Douhet son las hipótesis: Primera, que del perfeccionamiento de las armas de fuego, se derivan tales ventajas para la defensiva, que forzosamente en una guerra próxima los frentes de mar y tierra quedarán estabilizados, siendo imposible, o al menos muy difícil encontrar la victoria, la decisión en tierra como sucedió en la última guerra; segunda, que la aviación es arma ofensiva por excelencia, por lo que es la indicada para buscar la decisión en la guerra; tercera, que la aviación es arma imposible de interceptar en sus "raids", por lo que la actitud lógica defensiva, es crear, a su vez, una Armada aérea que busque la anulación de la Aviación contraria, destruyéndola en tierra, destruyendo sus hangares, sus "stocks"; cuarta, que una vez conseguido ésto, poseeremos el dominio del aire y así la guerra rápidamente se habrá decidido; quinta, que para permitir la actuación de las fuerzas del aire es preciso, que con anterioridad se haya organizado un Ejército y una Marina, que mantengan la invulnerabilidad del suelo nacional y de la comunicaciones navales indispensables a la subsistencia nacional.



Hidroavión escuela despegando

Establece Douhet, claramente a lo largo de sus numerosos escritos de exposición y de polémica, que él habla especialmente para Italia y que por lo tanto sus teorías han de adaptarse lógicamente a las condiciones especiales que presente la defensa de cada país.

No vamos a hacer una refutación de estas teorías, lo que sería forzosamente largo y excedería los límites impuestos a este trabajo. Nos contentaremos con hacer unos razonamientos, breves, en lo posible, que ilustren al lector sobre tema tan apasionante y de tan notoria actualidad. Esto es tanto más necesario, cuanto, con relativa frecuencia se está tratando de esta materia en la Prensa tan equivocadamente, con malicia o con ignorancia, que el problema aéreo constituye en España, un galimatías, un confusionismo asombroso. Douhet cree que en una próxima guerra los frentes de tierra y mar serán estabilizados rápidamente "como sucedió en la última guerra, donde no se vió victoria definitiva de uno u otro contendiente". Hace su deducción en consecuencias que extrae de la guerra europea, pero al hacer esta deducción no se fija que en otro de sus libros ("Probabili aspetti della guerra futura", edición 1928. Pág. 31), establece con cierta justicia y propiedad "que se equivocan quienes, de la guerra europea, deducen la inutilidad de las grandes Marinas", "la guerra en el mar se decidió en el mismo momento de declararse el conflicto", "las flotas tienen la propiedad de actuar potencialmente sin necesidad de llegar al contacto táctico"; en resumen, que la flota inglesa, sin necesidad de disparar un tiro, ganó la guerra en el mar, ya que Alemania se consideró de antemano vencida en el mar, renunciando a su comercio y comunicaciones marítimas. ¿Dónde está, pues, la estabilización de los frentes terrestres y marítimos? ¡Si Douhet mismo, estableció como de máximo rendimiento estimado como de máximo rendimiento. Si se considera que el dominio decisivo es el terrestre, se organizará un potentísimo Ejército maniobrero, de agresión; se formará una Marina suficiente a impedir que las líneas navales de comunicación, imprescindibles para la subsistencia de la nación, sean cortadas (pues entonces la guerra la decidirá el enemigo a su favor en el mar como aconteció con Alemania en la guerra europea). No se olvide que un 9/10 del comercio exterior de España se transporta por el mar, y que no hay país capaz de bastarse a sí mismo; y se constituirá una Armada aérea capaz de equilibrar la lucha en el aire, esto es, que actuando ofensivamente adopte una actitud defensiva-estratégica; se contente con devolver los golpes al enemigo, sin buscar la decisión en la guerra (lo que corresponderá a una actuación ofensiva-estratégica), ya que la misión decisiva, ofensiva táctico-estratégica, se ha asignado al Ejército.

El dominio del aire

Con respecto al cuarto punto, consideramos imposible el dominio del aire en absoluto, si se admite la dificultad de interceptar en todo caso a la Aviación y de prohibir en absoluto su vuelo.

En el primer período de la guerra aérea, las Armadas aéreas rivales se dedicarán, separadamente, a la destrucción de las Bases, industrias aéreas, etcétera de sus enemigos. Si tan eficaz es la Aviación, si comprende bajo su radio de acción al total del país contrario, si es ininterceptable, si rehuyen el combate decisivo..., pues no quedará nada de la Aviación ni de las industrias aéreas en breves días. Y considerando las pérdidas sufridas en los bombardeos enemigos, los aviones derribados por medio de la antiaérea, el desgaste rápido de motores y estructuras sometidos a una actuación intensísima..., no se podrá seguir la guerra aérea; la decisión revierte a las armas tradicionales: Ejército y Marina. Este primer período es en el que Douhet trata de anular la Aviación enemiga por medio del bombardeo; período que podemos llamar defensivo-estratégico. El segundo período, el ofensivo-estratégico, será aquel en que se busque la decisión por medio del bombardeo de centros políticos, demográficos, militares, industriales, de comunicación, etc. Si las Armadas aéreas eran suficientes, inicialmente, a estos fines, reducidas a su más mínima expresión, tras el primer período, serán incapaces de conseguir la decisión...; la decisión revierte a las fuerzas de superficie. Por otra parte, consideradas las Aviaciones aéreas como dos armas ofensivas "que no se pueden estabilizar ni interceptar en su medio, triunfará en la guerra aérea el país que haya organizado mejor la defensa del suelo contra el aire...; la decisión revierte al suelo, lo que es lógico, ya que no existen países aéreos colgados de las nubes, sino países en tierra firme, aprovisionados por tierra firme y por el mar. Entre dos buques armados de igual artillería triunfará el mejor blindado. Precisa constituir las defensas activas y pasivas contra el aire.

Quinta proposición de Douhet.—Este general establece, en suma, que del progreso de la Aviación se deduce la necesidad de reconocer un nuevo dominio, un nuevo frente de batalla: el aire. Pero establece que para permitir la actuación del Ejército del aire se precisa, inexorablemente, de un Ejército y de una Marina potentes, a fin de impedir que la nación sea invadida o privada de las subsistencias o las materias precisas para continuar la lucha, incluso la lucha aérea, o que la guerra se decida en tierra o mar independientemente de la actuación aérea.

Anteriormente existían dos frentes de batalla: la tierra y el mar. La guerra se decidía por la victoria en uno de estos elementos. Ahora, si aceptamos las teorías de Douhet, existen tres elementos: tierra, mar y aire, en los cuales se podrá decidir la guerra. Douhet establece que lógicamente la guerra podrá decidirse, como anteriormente, en tierra o mar; si el enemigo ocupa nuestro país habrá ganado la guerra; si el enemigo corta nuestras comunicaciones navales y nos vemos privados de las subsistencias necesarias, habremos perdido la guerra.

Existen tres dominios, tres frentes de batalla; no podemos dejar desamparado uno de ellos, porque el enemigo en ese dominio decidirá la guerra a su favor.

No se puede estar desarmado en tierra, en mar o en el aire. Considerando el caso más favorable a la preponderancia de los elementos aéreos; considerando que la Aviación fuese, en nuestro caso particular, el arma decisiva por excelencia, debiéramos poseer un Ejército que garantice la invulnerabilidad de las fronteras terrestres y una Marina que garantice nuestras líneas navales de comunicación, para así permitir que las fuerzas aéreas puedan decidir la lucha en el aire. ¿Poseemos un Ejército y una Marina en esas condiciones, que son las mínimas requeridas? No, categóricamente no; por lo tanto, es una locura tratar de crear el ejército del aire en España. Douhet, el creador e impulsor de esas doctrinas, nos lo dice: «Ante todo es preciso poseer las garantías en tierra y mar, y «los recursos sobrantes, que pueden ser nulos», emplearlos íntegramente en crear una Aviación independiente de ofensa lejana.»

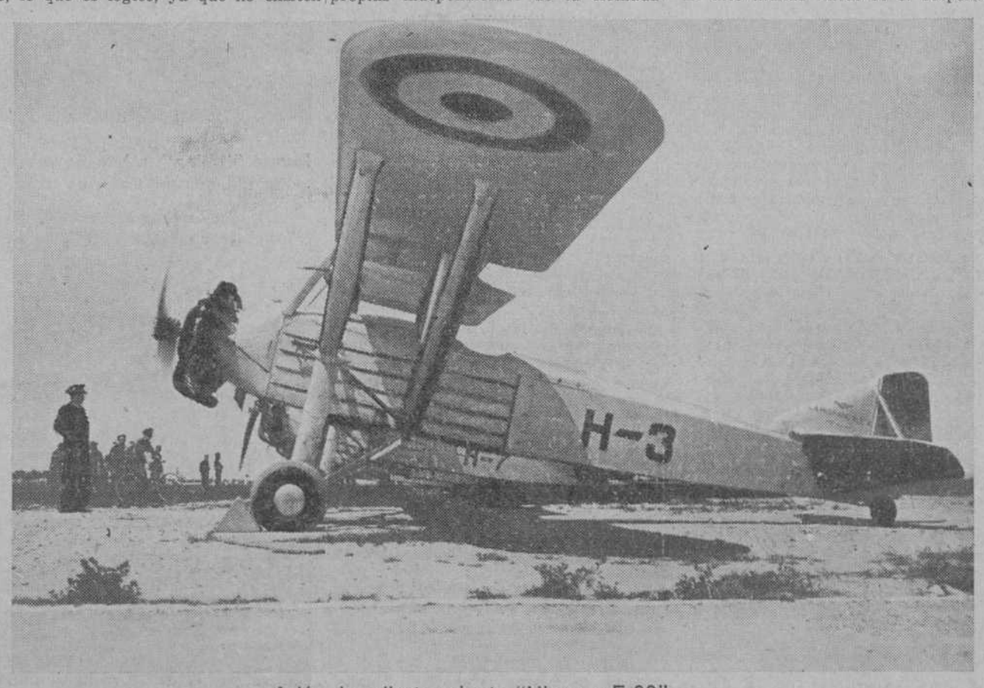
Ahora bien, supuesto existentes un Ejército, una Marina y un ejército aéreo suficientes a los fines propios de la defensa nacional en España, ¿deben poseer Ejército y Marina aviaciones propias independientes de la Armada aérea? Categóricamente, sí. Circunscribiéndonos el caso de la Marina, la Aviación naval constituye una valiosísima arma de cooperación y auxilio, que aumenta el poder de los medios a flote y economiza sus fuerzas. Si la Marina poseía antes y ahora aviación auxiliar, ¿por qué privarla de un arma que aumenta su poder porque haya surgido una necesidad «exterior a ella»?

Por otra parte, si la Marina tiene que ser suficiente (en las necesidades mínimas de la guerra en el mar) a mantener las líneas navales de comunicación indispensables, ¿cómo vamos a desposeerla de un arma, la Aviación, sin la cual se vería inutilizada, vencida, ante una Marina que la poseyera, quedando incapaz de desempeñar su misión, y obteniendo, por tanto, el enemigo la victoria, la decisión en el mar?

Finalmente, Douhet mismo, el apóstol del aire, dice que si el Ejército y la Marina estiman que les son necesarias las fuerzas aéreas auxiliares para la obtención de sus objetivos, ellos son perfectamente competentes para definir sus necesidades, siempre que las provean de sus presupuestos particulares.

«Si se consideran a las aviaciones auxiliares como indispensables a la acción de las fuerzas armadas de superficie, es necesario que en la organización de estas fuerzas encuentren plaza los medios aéreos auxiliares, análogamente a los otros medios de guerra. En la composición orgánica de las grandes unidades terrestres y navales se deben prever partes bien terminadas de medios aéreos, como se prevé un porcentaje bien definido de artillería) (sic) Según esto debemos considerar al avión naval con igual categoría orgánica y específica que el cañón naval, el torpedo, etc.

Para llegar a este punto hemos considerado preciso un estudio de las nuevas teorías estratégicas. Era necesario. La malicia, la ignorancia y la buena fe sorprendida han tergiversado en España el problema aéreo lamentablemente. Frecuentemente leemos «que como España no puede tener un Ejército y una Marina, debe poseer una Aviación»...; «que con una Aviación estamos salvados» (¿de qué, Señor, de qué?)... Nadie en el mundo con algo de sensatez puede predicar eso. Ni el general Douhet, el sostenedor de las teorías más avanzadas y radicales, pudo decir semejantes disparates... Si las teorías de Douhet no han sido implantadas en país alguno, ¿cómo vamos, ni a considerar, insensateces que excedan mil veces las doctrinas douhetianas?



Avión de adiestramiento "Hispano E-30"

Dependencia de la Aviación naval

El alto mando naval es el responsable de la guerra en el mar y de su preparación; por lo tanto si la acción aérea en el mar tiene, como es en realidad, gran influencia, gran trascendencia en el resultado de la guerra naval, es el alto mando naval quien ha de formar, instruir y emplear la aviación marítima.

Sus necesidades, su adaptación, su entrenamiento, la situación de sus bases, las características del material, el personal y, en fin, todo lo que la califica como Arma, tiene que estar previsto, acordado y dirigido por el Estado Mayor de la Armada, único órgano responsable del Estado para preparar y ejercer la guerra en el mar.

Misiones de la Aviación naval

La Aviación tiene exactas misiones intrínsecas que las que corresponden a la Marina: defensa de las costas y líneas navales de comunicación nacionales y ofensa a éstas mismas rivales (actitud defensiva y actitud ofensiva). Por tanto, respecto a las costas tiene idénticas funciones y respecto a la flota de superficie o submarina o a las demás Armas activas o pasivas de que dispone la Marina. Su acción se sintetiza en las siguientes palabras: "aumentar sus fuerzas y economizarlas" o "aumentar su rendimiento".

Dividida en aviación embarcada y aviación naval costera, podemos asignarle las siguientes misiones:

1.º Aviación embarcada

a) Exploración táctica de la flota. (Descubierta de la flota en sus cruceros. Complemento de las unidades navales exploradoras.)

b) Observación del campo de batalla. (Información del Estado Mayor de la flota.)

c) Reglaje del tiro en los buques.)

d) Defensa antiaérea de los buques. (Defensa inmediata, colaborante con la artillería antiaérea.)

e) Aviación ofensiva de la flota. (Refuerzo y complemento de las Armas navales. Torpedeo.)

2.º Aviación naval costera

(Indispensable por no poderse llevar embarcada la aviación necesaria y por proveer a la defensa de costas donde "incidentalmente" no se encuentre la flota. Aquí tendrá igual carácter naval que el submarino, obstrucciones, minas, etc.)

a) Exploración y reconocimiento de alta mar. (Exploración de bases navales, exploración estratégica de la flota, etc.)

b) Descubierta de la flota y de la base naval. (Contacto, conservación del contacto. Táctica probable del enemigo naval.)

c) Vigilancia. (Antisubmarina, campos minados y obstrucciones submarinas, convoyes navales, escoltas, etc.)

d) Aviación defensiva contra fuerzas navales enemigas. (Refuerzo de las Armas navales costeras.)

Origen y desarrollo de la Aviación naval

Creada por decreto del año 1917, puede decirse que nació a la luz el año 20.

Actuó en diversas ocasiones en la guerra de Africa, y asiste a cuantas maniobras navales se celebran.

Posee en la actualidad una magnífica base principal en Cartagena (mar Menor), denominada "Base Aeronaval de San Javier"; un Aeródromo Escuela en Barcelona, donde se hacen los pilotos y observadores, mecánicos y radiobombarderos; un aeródromo en el Prat del Llobregat, actualmente sin fuerzas; una base-estación en Marín, donde se alojan los hidroaviones que se dedican a la observación del tiro en el Polígono Janer de la Marina de Guerra, y una base secundaria en Mahón.

La pobreza es absoluta, los presupuestos que atienden a este importante servicio son 1/7 ó 1/10 de los de la Aviación del Ejército, también pobre: se hacen maravillas con el material; la Escuadrilla de Combate es de tipos de la guerra europea, con motores de "stock" de guerra del año 17; con ellos se desarrolla un plan de ejercicios e instrucción exacto a los que desarrollen en países aeronáuticos con material del año 1935... Sin comentarios.

La Marina necesita imperiosamente Bases Aéreas principales en el Atlántico, en el Cantábrico, en Baleares (Pollensa o Alcudia) y Bases secundarias, Estaciones auxiliares.

En la Aviación naval sólo existe la técnica del oficial de la Armada y su espíritu...; nada más.

El material actual que dota a la Aviación de la Marina de Guerra es:

Avión de caza o combate Martín-Syde.—Armado de dos ametralladoras "Vickers" sincronizadas con la hélice; dos lanzabombas, con cuatro soportes para bombas de 20 libras; instalación de vuelo sin visibilidad y de noche, etc. Velocidad máxima, 229 kilómetros hora; techo, 7.500 metros. Este avión se construye inmejorablemente por los talleres de la Aviación Naval en Barcelona.

Hidroavión de casco central Savoia-62.—Exploración naval.—Dotado de cuatro ametralladoras "Vickers" de torreta-lanzabombas, para cuatro bombas de 116 libras. Instalaciones de vuelo sin visibilidad y vuelo nocturno. Instalación de radiotelegrafía y radiogoniometría. Peso, 2.207 kilogramos. Carga útil, 1.143 kilogramos. Carga máxima, 1.593 kilogramos. Horas de vuelo, 10 horas en exploración. Horas de vuelo en bombardeo, 6 horas. Velocidad máxima, 220 kilómetros hora. Velocidad de crucero, 160 kilómetros hora. Motor, 600 C. V. Hispano-Suiza. Este hidroavión se construye en condiciones magníficas por los talleres de la Aviación Naval en Barcelona.

Hidroavión Dornier-Wall.—Gran exploración y bombardeo.—Armado de cuatro ametralladoras "Vickers" y 4 lanzabombas para bombas de 250 kilogramos. Provisto de instalaciones para vuelo nocturno y sin visibilidad. Instalación de radiotelegrafía y radiogoniometría. Peso en vacío, 4.350 kilogramos. Carga útil máxima, 2.600 kilogramos. Superficie sustentadora, 97 metros cuadrados. Dos motores Hispano-Suiza L. b. r., de 600 C. V. cada uno. Velocidad máxima, 220 kilómetros hora. Radio de acción, 9 horas.

Hidroavión lanza-torpedos "Vickers Vildebeest", con motor Hispano-Suiza.—600 C. V.—Armado con ametralladoras tirando a través de la hélice y de torreta posterior. Instalación para vuelo nocturno y sin visibilidad. Instalación de radiotelegrafía y radiogoniometría. Carga un torpedo marino "Vickers" de 453 milímetros de diámetro y próximamente 900 kilogramos de peso. Velocidad máxima, 220 kilómetros. Radio de acción, con torpedo, 5 horas y media.

Avión Hispano "E-30". Entrenamiento de observadores y de vuelo sin visibilidad para pilotos.—Motor "Hispano" 250 C. V. Velocidad máxima, 210 kilómetros hora. Radio de acción, 3 horas y 5 horas.

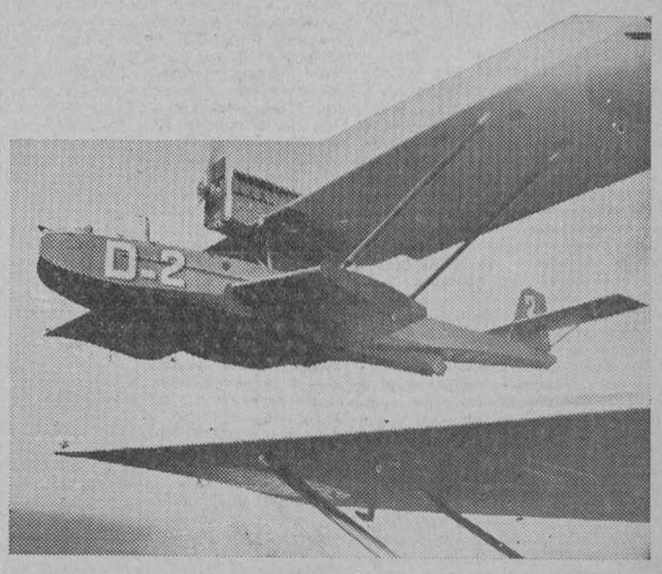
Hidroavión Hawker-Osprey.—Combate y acompañamiento.—Motor Hispano-Suiza X, b. r. s., sobrealimentado. Velocidad próxima a 300 kilómetros hora. Armado de ametralladoras sincronizadas y torreta. Lanzabombas para bombardeo ligeras. Instalaciones de vuelo nocturno, sin visibilidad y radiotelegrafía. Avión e hidroavión escuela Avro 504 y Macchi 18.

La Aviación Naval es pobre, los créditos destinados a ella son irrisorios e imposible atender con ellos debidamente un arma tan cara como es la Aviación. Esto no es motivo de desesperanza, para los aviadores de la Marina. En su perfecta disciplina sólo se trata de conservar cuidadosamente el material y extraer de él el máximo rendimiento, sin tratar de pedir lo que el material no puede dar en absoluto.

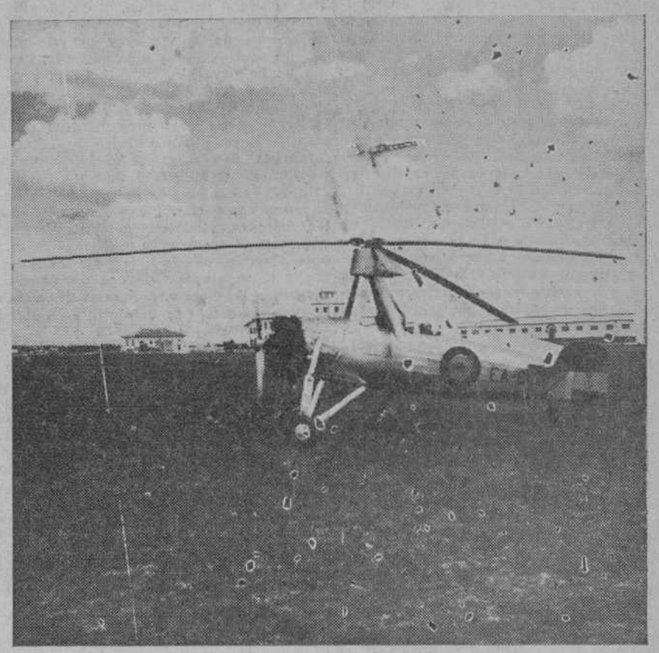
Es absolutamente notable se pueda poseer un material abundante (relativamente a los reducidos presupuestos), y que siempre no da los últimos modelos, no se puede decir sean inútiles, ni malos.

Todas las escuadrillas dirigen sus actividades con abnegación nunca apreciada, a perfeccionar su instrucción y su valor militar, sin preocuparse de exhibicionismos, de justicias o injusticias; trabajo sólo recompensado con la satisfacción del deber cumplido, excedido. Lema de la Aviación del Mar: "Conservar el material, perfeccionándolo sin desánimo dentro de sus forzosas limitaciones, nada de exhibicionismos, nada de aplausos, ni un segundo de vuelo de placer ni deportivo, formar un arma, aumentar su rendimiento naval y aéreo... Abnegación, cumplimiento del deber. Disciplina.

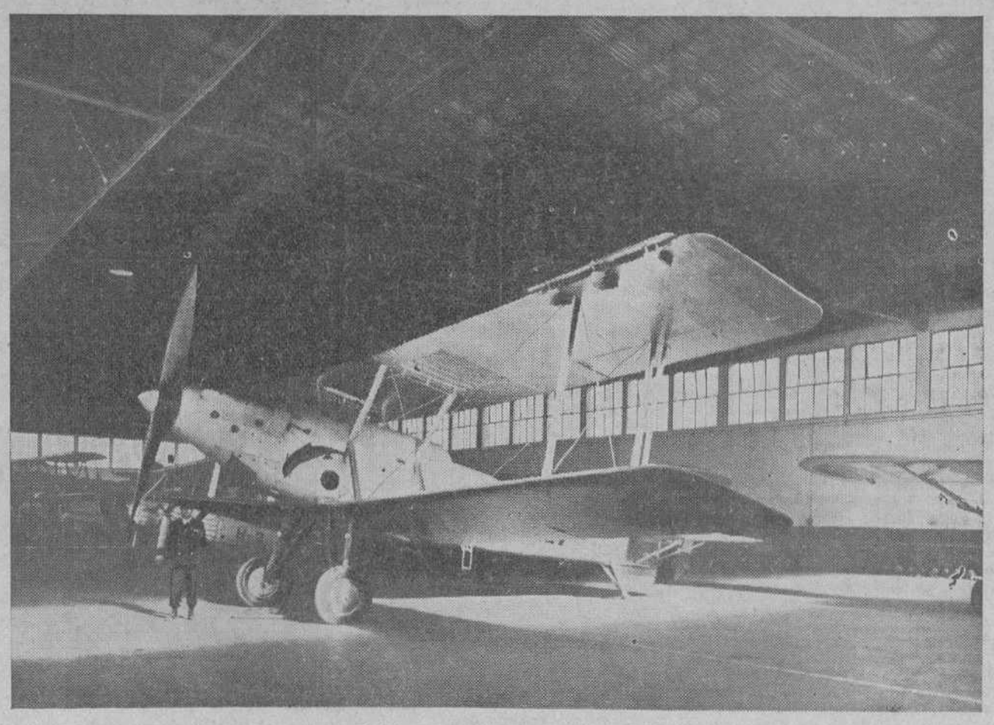
Antonio ALVAREZ OSSORIO



Escuadrilla "Dornier" en vuelo



Autogiro "C-30"



Avión lanzatorpedos "Vickers"

El carbón y la Marina

Desde el instante mismo en que la vida industrial tomó caracteres de vértigo y el hombre aprovechó hasta donde le fué posible para su comodidad material las fuerzas que supo descubrir en la Naturaleza, aparecen unidas estrechamente las actividades del mar y del carbón.

Influyeron en ello, de un lado, la utilización casi exclusiva de éste como medio de propulsión—el viento quedó pronto desaprovechado para las rutas de larga duración, cada vez más numerosas e importantes—, y de otro, el no pequeño capítulo del transporte de combustible mineral desde los lugares de producción a los de consumo.

Pero el carbón ha sufrido en estos últimos tiempos un rudísimo golpe con la aparición de su implacable competidor, el petróleo, inferido, más que por ninguna otra, por la industria del mar. No hay que negar la realidad: cada día es mayor el número de buques movidos por derivados petrolíferos, y por consecuencia de su gran consumo en la vida moderna y de los relativamente escasos centros productores, es también mayor el número de los que se dedican a su transporte alejándose de su antiguo aliado el carbón.

Fases distintas y características presentan al más elemental examen estos tres órdenes de la vida del mar: la guerra, el transporte y la pesca.

Veamos, pues, por separado el problema del carbón en la Marina de guerra, en la mercantil y en la pesquera.

Marina de guerra.—Uno de los temas que ha encendido las más vibrantes campañas de los productores de carbón nacional, en la obligatoriedad de consumir nuestros combustibles, ha sido precisamente este de la Marina de guerra.

Parece natural que, si al grito de la independencia económica nacional se ha logrado introducir el carbón en industrias privadas con una bien orientada política carbonífera, sea el propio Estado quien, dando acertado ejemplo a todos, se apresure a utilizarle en cuantos elementos tenga aplicación, y muy especialmente en los de la defensa nacional.

Precisamente en estos días en que el fantasma terrible de una nueva lucha internacional parece alucinar a las naciones—mas cuanto más poderosas—y en que todas ellas se aprestan con ardor inusitado a preparar la defensa de sus territorio y derechos con las máximas garantías—también España quiere echar su cuarto a espadas—, este tema cobra extraordinaria actualidad. ¿Qué valdrían todas las medidas bien tomadas y todos los elementos bien contrastados si, careciendo España por naturaleza de petróleo, se abandonase el carbón en sus yacimientos?

Porque éstos no se pueden poner en actividad con la premura que la vida moderna requiere, y no digamos con la exigida para un caso de intervención urgente. En mucho menos tiempo del que requiere la sola iniciación de los trabajos se habría decidido ya nuestra suerte.

Si los buques de guerra españoles han de rendir la utilidad para la que han sido construídos y dotados, será condición precisa e inexcusable que puedan tener a su disposición y en cualquier momento combustible abundante y bueno. Si, por el contrario, tienen que supeditar sus movimientos a la conveniencia de otro país, por muy amigo y aliado que sea, es casi seguro que la historia se repita: que cuando lleguen no hagan falta. Así, pues, es elemental política de defensa la de utilizar y aprovecharse de cuantos elementos y medios pueda suministrar la producción nacional.

Numerosísimos informes, pruebas y ensayos han sido realizados, tanto en los laboratorios de Marina como en los propios buques de la Escuadra, para conocer, mejor aquilatar, al extremo, la eficacia y rendimiento de nuestros carbones. Sus resultados han sido, no ya buenos, sino excelentes.

No fué fácil ni corta la tarea de conseguir que el carbón nacional se aceptase en los servicios de nuestra defensa; laincomprensión unas veces, un mal entendido concepto de la economía otras, y, quizá, sobre todas, el prejuicio que más daño ha causado al desenvolvimiento industrial de España, de creer que lo extranjero y exótico es siempre mejor que lo nacional e indígena, fueron durante muchos años los muros más temibles contra los que se estrellaban de continuo las razonadas y justas demandas de los productores nacionales de carbón.

Pero las mutaciones raciales de la vida hicieron que lentamente desapareciesen de los organismos oficiales tales elementos, y que los nuevos, afortunadamente para el carbón nacional, con ideas más ajustadas a la realidad que a la opinión personal, diesen entrada franca a éste y demostrasen que cumple. Puede decirse con satisfacción que hoy los elementos del ministerio de Marina que informan y determinan los suministros de combustible, percatados con acierto de la primordial función de éste, hacen cuanto les es posible en favor del carbón nacional.

Ha sido a partir del año 27 cuando paulatinamente, hasta los momentos actuales, se ha ido incrementando la adquisición de carbón nacional, interrumpidas únicamente con aisladas, aunque importantes adquisiciones de extranjero, motivadas acaso por ese procedimiento un poco extraño de que el ministerio de Marina abone la libra esterlina a la par y corra a cargo del de Hacienda el exceso de su cotización en el cambio.

Esta trayectoria favorable al carbón nacional seguida hasta el presente año podrá ser continuada gracias al interés que en ello tiene nuestro actual ministro de Marina, quien, percatándose del problema, ha decidido que se adquiera en proporción del 82 por 100 de las totales necesidades del servicio, dejando para el extranjero únicamente un 18 por 100.

Tal coeficiente para carbones extraños, aunque pequeño, debe tender a desaparecer. Quienes lo defienden lo justifican alegando ser necesario un carbón de determinada calidad, inglés, para quemar en los barcos de gran velocidad. A nosotros, respetando desde luego ese criterio, nos parece un poco anómalo el que se reserve precisamente para los buques más rápidos las máximas dificultades para su abastecimiento.

¿Qué ocurriría en el caso de un conflicto armado? Pues que, a menos de haber tenido la oportunísima precaución de abarrotar de esa calidad de combustible todos los puertos del litoral—cuestión que no puede confiarse a la furia hispana—, nos encontraríamos con que nosotros mismos habríamos embotellado los buques acaso más necesarios.

Se nos contesta que, en caso de necesidad, se habilitarían lo más rápidamente posible para consumir el carbón de nuestra propia casa. Pero, ¿cuándo se vió dejar la instrucción y los preparativos para los casos de necesidad? Lógicamente, y en conclusión, no cabe más que, **"como hacen en todos los países del mundo"**, la utilización total de carbón nacional para todos los buques de la Escuadra española, realizando aquellas habilitaciones y adaptaciones ahora, es decir, en tiempo de paz, si bien debe procurarse al propio tiempo escoger y seleccionar con el mayor cuidado las minas que produzcan el combustible más apto y mejor para los barcos que han de utilizarlo.

Y todavía se llega a más en pura lógica y por el propio interés del país: aun en el caso de que nuestros carbones fuesen muy inferiores a los que se emplean del extranjero, habría que adaptar los buques de la Escuadra a dicha calidad del carbón, y de ninguna manera tener una flota guerrera que, a la hora de la verdad, por carencia del elemento básico, hiciese estéril, como ya ha ocurrido, todo el valor y coraje que es tradicional en nuestros marinos, convirtiendo los elementos de defensa en artefactos muy bonitos para maniobras pacíficas o viajes de estudio.

Marina mercante.—Aquí se complementan en gran parte una y otra industria: si los buques mercantes consumen en sus calderas carbones nacionales, los productores de éstos, a su vez, entregan al transporte marítimo su importante capítulo de fletes. En no pocos casos el suministro de carbón para el consumo de los vapores se relaciona mercantilmente con la carga que éstos van a conducir.

Es sabido que, entre otros beneficios de larga enumeración, se encuentra reservado exclusivamente a los buques abanderados en España el llamado comercio de cabotaje. Y es lógico y es justo que estos buques, libres en este aspecto de toda competencia extranjera, reserven el consumo de sus calderas al carbón español, para corresponder con una medida, por lo menos justificada, al privilegio que se les tiene otorgado.

Y más aún, cuando el propio carbón, como antes decimos y luego confirmaremos, representa la mercancía que mayor volumen de operaciones facilita a la flota dedicada al cabotaje de puertos españoles.

El caso de España se repite en casi todo el comercio marítimo del mundo, y muy especialmente en Inglaterra. Tan unidas se encuentran allí la industria del carbón y la de los transportes por mar, que difícilmente habrá otro producto que, como el carbón, su baja en el consumo y, por tanto, en la producción, haya influído de modo tan desastroso en la escasez de fletes.

Los países de gran producción carbonera no se resignan a esta pérdida industrial y se aprestan a contrarrestar sus efectos. Inglaterra, a la cabeza de todos, ha dedicado esfuerzos sin cuento, económicos, morales, industriales, mercantiles, etc., encaminados a buscar la manera de aminorar en lo posible una competencia ruinosa a sus minas, no con la mira de volver a lo antiguo, que sobradamente conoce no ser posible, sino atemperando lo nuevo con lo tradicional.

Justo es reconocer que si sus resultados no son todo lo maravilloso y aparatoso que la gente necesita para admirarse y enterarse de los descubrimientos y de los inventos, al menos ha conseguido ya resolver prácticamente la utilización de los finos—polvo de carbón—con derivados petrolíferos, para encontrar gran economía y utilidad sobre el primitivo empleo de aquellos materiales aisladamente. Se observa en estos últimos días una importantísima y favorable corriente hacia este nuevo método.

Por lo que a España se refiere, existen factores importantísimos que han atenuado notablemente la crisis de la navegación. Uno de ellos, la ancianidad de nuestra flota: más del 40 por 100 de los vapores han cumplido sobradamente la edad de treinta años y, por lo tanto, no han variado su sistema propulsor. Otro, la escasez de Marina mercante, en relación con nuestros 3.144 kilómetros de litoral. Y, acaso el más importante, el de que, gracias a la política comercial hullera de estos últimos tiempos, se haya conseguido mantener el tráfico de carbones nacionales a un nivel muy estimable, si se compara con el de otras naciones. Veamos unas cifras para confirmarlo:

EMBARQUE DE CARBONES POR LOS PUERTOS DE ASTURIAS

Años	Tonelaje
1926	3.072.774
1927	2.577.609
1928	2.719.844
1929	3.528.672
1930	3.436.156
1931	3.143.752
1932	3.045.715
1933	2.735.183

La situación de privilegio para el cabotaje, que más arriba indicamos ya, motivó el señalar a esta industria una obligación de consumir para sus necesidades exclusivamente carbones nacionales. Obligación que, naturalmente, no reza con los cien buques que, según la última estadística oficial, alimentan sus máquinas con productos derivados del petróleo.

Que en España influye el carbón como artículo de tráfico sobre el mercado de fletes en modo decisivo lo prueba sobradamente el hecho de ser los puertos asturianos, esencialmente carboneros, los de mayor movimiento de España en navegación de cabotaje de salida. De los seis millones de toneladas que se embarcan anualmente con tal distinción, tres millones, es decir, el 50 por 100 corresponde únicamente a Asturias.

Pesqueros.—Merece la pena, en el caso de la industria pesquera como consumidora de carbón nacional, hacer una brevísima reseña de hechos que, desconocidos para la mayoría de los españoles, resultarán indudablemente eficaces como ejemplo a seguir en no pocos casos, especialmente cuando se trate de aquilatar esfuerzos.

En diversas ocasiones han salido a relucir en la Prensa, pleitos y juicios patrocinados por algunos armadores de buques pesqueros, pretendiendo lograr con ello un apoyo popular que pesase sobre ciertos sectores políticos al objeto de alcanzar una más amplia libertad en el cumplimiento obligado de consumir carbón nacional sin atender a otra consideración que la de su utilidad inmediata.

No está muy lejos el caso de protestar algunos pesqueros nacionales contra ese impuesto consumo, especialmente del litoral Mediterráneo. Se alegaba como razón fundamental—a veces se han expuesto otras—que las parejas y buques de cierto tonelaje no podían hacerse a la mar con nuestros carbones, porque, necesitando permanecer varios días fuera del puerto, este combustible, por su inferior calidad con el inglés, no consentía tales proezas.

Pero, afortunadamente para el carbón español, los pesqueros de otras regiones que consumen exclusivamente de esta procedencia—los de Asturias, por ejemplo—y con el mismo tonelaje, logran en mar más duro navegaciones no ya iguales a las de aquéllos, sino más largas aún.

Con este simple razonamiento, adecuada y cordialmente expuesto, no tuvieron tales armadores más remedio que convencerse y rectificar su error, si bien no tardaron en hallar un segundo argumento para su pretendida imposibilidad: que los armadores asturianos, decían, acaparan para sus buques el mejor carbón de aquella cuenca y lanzan al mercado las clases inferiores, merced a la cual podían lograr los favorables resultados indicados.

Los órganos adecuados, representativos de los productores de carbón nacional, intervienen una vez más y garantizaron a todos los armadores de pesqueros por igual, a los del Norte como los del Sur, a los del Naciente como a los del Poniente, la buena calidad del combustible español que se les haya de suministrar, ya que lo del acaparamiento de la mejor calidad no podía estimarse como un fundamento serio.

Tampoco así cedieron en absoluto los armadores más reacios. Demostrada la buena calidad de nuestro carbón y garantizada su procedencia, exigieron que éste había de ser precisamente del tamaño llamado cribado y nunca menudo, que se caería por las parrillas sin aprovechamiento ni utilidad. Hay que advertir que este tamaño cribado exigido es uno de los más escasos de nuestra producción, y que el menudo rechazado es, en cambio, el más abundante y, por tanto, el que origina los verdaderos y agobiantes problemas de falta de salida.

Otra vez fué preciso acudir al ejemplo de los armadores asturianos, quienes ya se habían adelantado, buscando la mayor economía en los precios, a mezclar con satisfactorio resultado los carbones cribados y los menudos, que no se les marchaban por las parrillas, gracias a su manera racional de colocarlos para su combustión. Y con ello, nuevamente los organismos establecidos para la defensa de la producción nacional lograban convencer con ejemplos vividos a quienes tanto temor inspiraba el combustible español.

En efecto; actualmente ya no hay armador español que asegure, como se hiciera públicamente no ha mucho, que el consumo de carbón nacional trae la ruina de la industria pesquera, que el consumo de una parte de menudo produzca resultados desastrosos y que los carbones nacionales no poseen poder calorífico superior a 7.500 calorías.

Por el contrario, en estos últimos tiempos, de una parte el esfuerzo de los organismos oficiales y oficiosos y de otra el propio convencimiento de los armadores, llevan el problema por caminos de concordia y provecho para todos, consumiendo en los buques, no sólo la mezcla de cribado y menudo, sino éste sólo, en forma de aglomerado, e incluso tratan ya de aprovechar los «schlams» mediante la renovación o instalación de calderas con parrillaje especial.

Puede apreciarse fácilmente, resumiendo cuanto en estas notas queda expuesto, que el carbón y la Marina tienen una vida en gran parte interdependiente. Más arriba hemos cifrado la categoría del carbón como contribuyente a la actividad del mercado de transportes. Veamos ahora, para terminar, otros datos de lo que la Marina consume en carbón; es decir, su significación como cliente:

CONSUMO DE CARBONES

Años	Nacional tons.	Extjo. tons.	Total tons.
1929	427.105	12.195	439.300
1930	431.037	16.332	447.369
1931	373.581	14.323	387.904
1932	334.977	6.006	340.983
1933	306.783	3.743	310.526

Tales son, someramente expuestas, las relaciones económicas entre las industrias del mar y la del carbón. Las últimas cifras que apuntamos señalan con claridad meridiana el descenso que se viene produciendo en el consumo de carbón por la Marina, y que, como antes señalamos, repercute extraordinariamente en ésta.

Prestamos nuestra confianza a un porvenir inmediato, cuyos primeros pasos ya están iniciados: en él la Marina y el carbón recobrarán su antigua e íntima amistad, gracias a los trabajos, desvelos, estudios y prácticas de hombres beneméritos ocupados de ello constantemente.

Victoriano CASTAÑO SANJUAN

Compañía anónima BASCONIA

Domicilio social: BILBAO
CAPITAL: 14.000.000 DE PESETAS

Fabricación de acero Siemens-Martin.—Tochos, palanquilla, llantón, hierros comerciales y fermachine.—Chapa negra pulida y preparada en calidad dulce y extradulce.—Chapa comercial dulce en tamaños corrientes y especiales.—Especialidad en chapa gruesa para construcciones navales, bajo la inspección del Lloyd's Register y Bureau-Veritas.—Chapa aplomada y galvanizada.—Fabricación de hoja de lata.—Cubos y baños galvanizados, palas de acero, remaches, sulfato de hierro.—Grandes talleres de construcciones metálicas.—Montaje de puentes, armaduras, postes y toda clase de construcciones en cualquiera dimensión y peso.

Telegramas.. BASCONIA Teléfono 12110, Fábrica.
Telefonemas — 12555, Bilbao.
APARTADO NUMERO 30

PESQUERIAS CANTABRICAS, S. A.

Vapores de pesca—Vagones frigoríficos

DIRECCION:

Avenida de Pi y Margall, 12. T. 16732

DESPACHOS:

Claudio Coello, 43. Teléfono 54628.
Augusto Figueroa, 30. Teléfono 11684.
Carretera de Aragón, 4. Teléfono 52103.
Plaza Santo Domingo, 8. Teléfono 15446.

NUESTRAS GRANDES LINEAS TRASATLANTICAS

El cincuentenario de una Empresa española de navegación

La Empresa de navegación Ybarra y Compañía acaba de cumplir el quincuagésimo aniversario de su nacimiento como tal razón social. Con tal motivo, y para conmemorar acontecimiento tan fausto, ha concedido la Empresa un crédito repartido entre el personal a su servicio en proporción a la antigüedad del mismo, y ha realizado, además, un abundante reparto de pan entre los pobres de Sevilla, por ser esta capital la sede en que la Compañía se halla domiciliada.

Venía existiendo desde 1.º de enero de 1878 en Bilbao, bajo el nombre de Vasco-Andaluza, una empresa que poseía la siguiente flota inicial:

Vapores	Tonelaje
"Vasco-Andaluz"	350
"Itálica"	400
"Luchana"	430
"Hispalis"	750
Total	1.930

El 1.º de julio de 1885 se verificó el cambio de razón social, y quedó la Empresa Ybarra y Compañía, sucesora de la Vasco-Andaluza, domiciliada en Sevilla. La primera flota con que contó la nueva entidad fué:

Vapores	Tonelaje
"Luchana"	430
"Vizcaya"	950
"Triana"	950
"La Cartuja"	1.100
"Vasco"	1.100
"Itálica" (nuevo)	1.400
Total	5.930

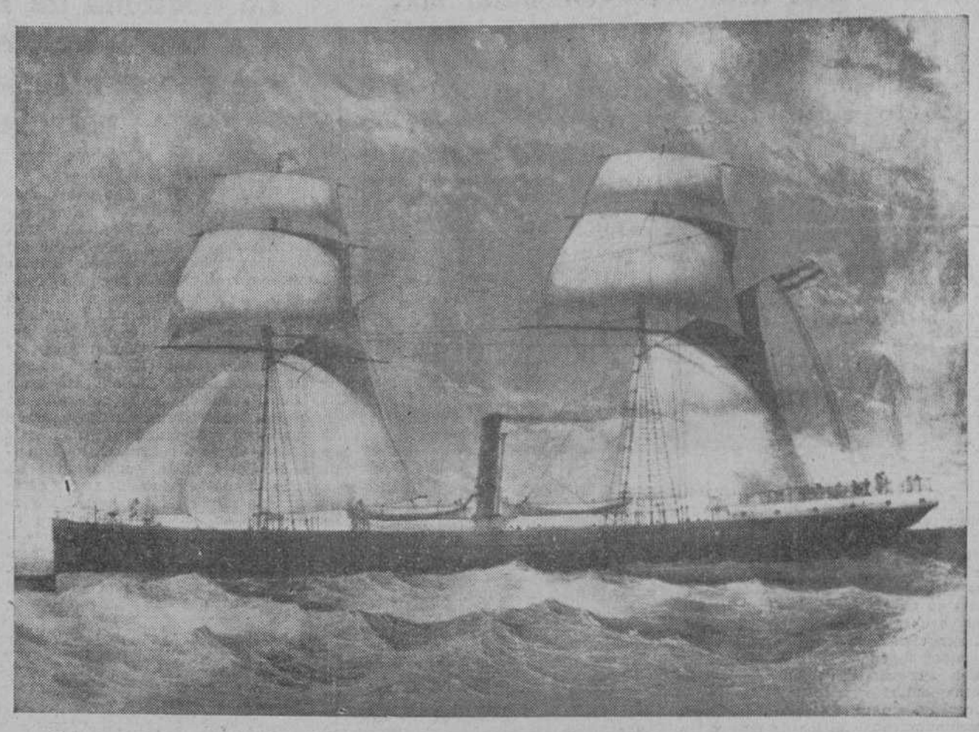
Tan pronto como se adoptó la razón social Ybarra y Compañía se adquirieron seis buques: dos de ellos, "Cabo Creus" y "Cabo Ortegal", de 1.900 toneladas cada uno; otros dos, el "Cabo Palos" y el "Cabo Trafalgar", de 2.100 toneladas, y otros dos, el "Cabo Mayor" y "Cabo Finisterre", de 2.500. Quedó así constituída una flota de 13.000 toneladas.

Dicha flota ha ido aumentándose progresivamente con sucesivas unidades, y hoy la Empresa Ybarra cuenta con 27 buques, que suman en total 191.671 toneladas de desplazamiento, la mayoría de los cuales han sido construídos en España, y entre ellos figuran las motonaves "Cabo San Antonio", "Cabo San Agustín" y "Cabo Santo Tomé", de 17.000 toneladas cada una, que son los barcos más grandes de España.

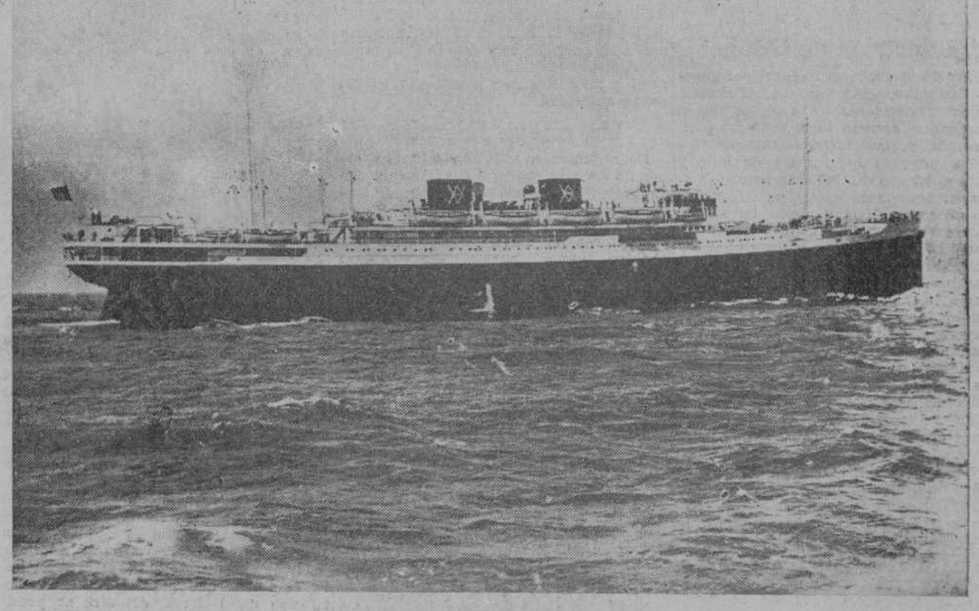
La flota Ybarra realiza al año un recorrido total de 700.000 millas, poniendo en relación a España con los países de América y habiendo realizado con sus solos y exclusivos medios una nacionalización de transporte, tanto en viajeros como en mercancías, que constituye un factor importantísimo en favor de la economía nacional, por la mejora que significa en la balanza de pagos del país.

La comparación del barco "Itálica" y de una de estas motonaves a que queda hecha referencia, así como el haberse elevado la flota de aquella cifra primitiva de su antecesora la Vasco-Andaluza, que sólo era de 1.930 toneladas, a la cifra actual, que se acerca a las 200.000, lo cual significa una centuplicación, constituye el mejor elogio que se puede hacer de los esfuerzos tenaces y acumulados en orden a esta Empresa de navegación.

Al efectuar sus compras haga referencia a los anuncios leídos en EL DEBATE

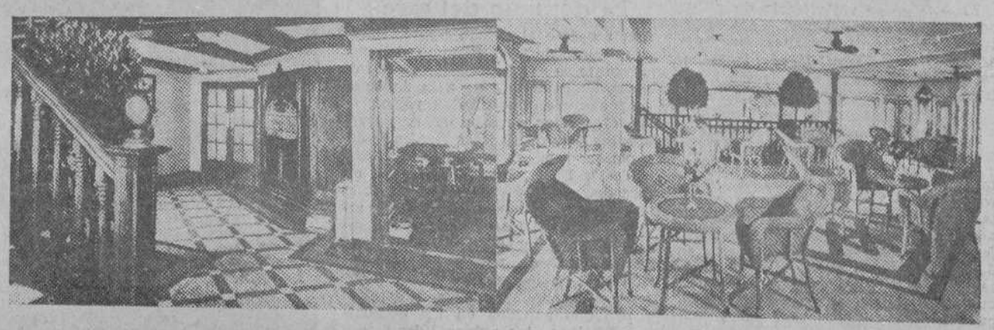


Buque "Itálica", mixto de vela y vapor. Fué construído en el año de 1860 para inaugurar los servicios de comunicaciones marítimas de la Empresa Vasco-Andaluza, de la que es sucesora Ybarra y Compañía



La magnífica motonave "Cabo Santo Tomé", el último de los buques puesto en servicio por Ybarra y Compañía. Está destinado, lo mismo que sus gemelos "Cabo San Antonio" y "Cabo San Agustín", a la línea Mediterráneo-Brasil-Plata, y todos ellos llevan el pabellón español con la mayor dignidad entre los grandes trasatlánticos extranjeros que afluyen a los puertos de la América del Sur. Estos buques son obra de los arsenales españoles

En estos amplios comedores, dotados de los más modernos servicios y comodidades, entre otras ozonización del aire, se sirven inmejorables menús a los pasajeros de la clase única que transportan los grandes "Cabos" de la Compañía Ybarra en la línea de Brasil y Buenos Aires

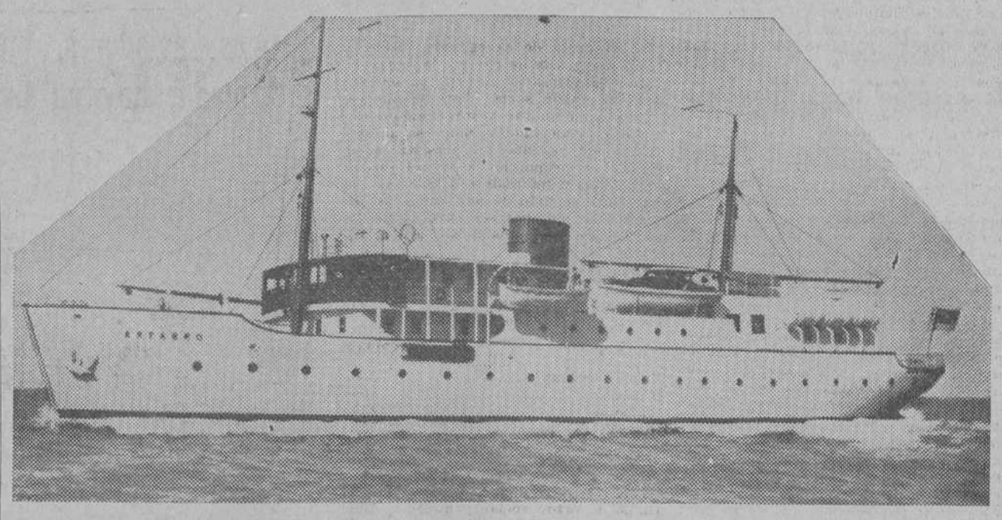


Arranque de la escalera y oficina de informes en el "hall" de entrada, "Cabo San Agustín" y "Cabo Santo Tomé"

Salón de té en el "Cabo San Agustín" y "Cabo Santo Tomé"

La construcción naval ha llegado a un período de florecimiento extraordinario

Más carga útil. Más velocidad. Más seguridad. Mejor acondicionamiento. Más "confort". Menos consumo. Menos gasto de entretenimiento. Por todo esto lucha la técnica y logra notables progresos. La soldadura eléctrica y el aluminio son novedades interesantes de la construcción



El "Artabro", buque construído en España para la expedición al Amazonas

La propulsión es el caballo de batalla en que se concretan los mayores progresos. España ha mantenido su espléndida tradición en la ciencia constructiva. Hay que volver a mirar al mar para que España vuelva a ser grande. Hay que hacer Estatutos para las Marinas de guerra y mercante

En el aspecto técnico, la construcción naval se encuentra en el mundo en un período de florecimiento extraordinario. En estas materias es preciso graduar el progreso por su velocidad de desarrollo, es decir, por su avance en el tiempo, y sin temor a equivocarse, puede decirse que los últimos diez años han representado en este aspecto mucho más que los veinte anteriores, a pesar de que en éstos quedó encuadrada la guerra europea.

¿Causas? Varias y complejas.

El progreso científico e industrial, muy acentuado en el último período, ha repercutido, naturalmente, en una ciencia que, como ninguna otra, es suma y síntesis de las más variadas, y que en muchos aspectos se convierte a su vez en conductora o avanzada de ellas.

La crisis de transportes, tan ligada a la general económica, ha estimulado la competencia en forma desconocida.

¡Más carga útil! ¡Más velocidad! ¡Más seguridad! ¡Mejor acondicionamiento! ¡Más «confort»!... ¡Menos consumo de combustible! ¡Menos gasto de entretenimiento! ¡Menos precio por milla de la tonelada o el pasaje transportado!

En la construcción de buques de guerra los tratados limitando el armamento en los países más fuertes produjeron efecto similar. Se impusieron las limitaciones en los desplazamientos totales y calibres de la artillería. La consecuencia lógica fué la de disminuir lo que pudiéramos llamar «densidad media» para aumentar el «volumen» ofensivo y defensivo. Más andar. Más potencia de artillería, concentrada en torres triples y cuádruples. Más elementos y mejores disposiciones de todas clases. Como contrapartida, potencias enormes, pesos por caballo reducidos al límite, mejoras de rendimiento en todos los órdenes, materiales ligeros empleados extensamente. ¡Precios por tonelada subiendo sin limitación!

De todas maneras la situación, tanto en las Marinas de guerra como en las mercantes, puede resumirse en la misma forma: Disminución cuantitativa. Aumento cualitativo. Depuración en todos los terrenos. Situación de tránsito activo entre una época de gran prosperidad artificial y otra de mayor equilibrio, que está ya cercana, que se presiente. En dos millones al año disminuye aproximadamente el tonelaje mundial, por desguaces intensivos, y pronto dejará de sentirse el contrapeso de las flotas sobrantes, envileciendo los fletes.

¿Y en qué aspecto, en qué sentido se polarizan las mejoras? Paralelamente y con fortuna en todos los que parecía posible. Expondremos una síntesis.

Cascos

Formas. Se multiplican los ensayos en los tanques de experiencias, en los que con modelos reducidos de los buques y utilizando fórmulas de similitud se hacen mediciones directas de las potencias necesarias para arrastrarlos o remolcarlos a ciertas velocidades. Aumenta el número y dimensiones de dichos tanques, en los que las olas artificiales, reproducción teórica de las auténticas, hacen también su aparición, permitiendo medir su influencia en la velocidad y en las condiciones marineras de los barcos. Aparecen las proas de bulbo (henchimientos a los costados de la roda), que popularizan los grandes trasatlánticos alemanes «Europa» y «Bremen», reyes de un día en las derrotas del atlántico.

Se dan a conocer varias formas patentadas de carena, y para explicar mejor la importancia que se da hoy a estas cuestiones, indicaremos que para elegir las mejores líneas del gran mastodonte francés «Normandie», que acaba de terminar su primer viaje a Nueva York, arrebatándole a los italianos el «gallardete azul», se celebran varios concursos y se verifican ¡más de cien ensayos! en tanque, con diferentes trazados, en un período que excede los dos años, hasta definir las más adecuadas.

Los apéndices en las popas, timones y salidas de los ejes de propulsión son objeto de detenidos estudios por su influencia en la resistencia. Se patentan tres o cuatro formas de timones, en general gruesos, facilitando las salidas de agua, y su aplicación se extiende rápidamente.

Las hélices merecen la atención de los especialistas, que con las altas potencias y revoluciones han de afrontar los problemas activados de la cavitación y sus curiosos y desastrosos efectos destructores sobre los materiales más duros.

Túneles especiales permiten estudiar directamente estos fenómenos con modelos reducidos de los propulsores.

Las obras muertas y superestructuras, puentes y chimeneas, inician una moda, adoptando formas de mínima resistencia al viento, que dan esa apariencia tan impresionante y airosa a los barcos rápidos, que hasta fondeados llevan impreso el sello de la velocidad.

En beneficio de las formas es ya cosa corriente, al modificar los barcos de todos los tipos y tamaños, cortarlos, añadirlos, y variarles las líneas, en operaciones de alta cirugía Naval, nada frecuentes anteriormente.

Construcción

Los desplazamientos, llegando a 70.000 toneladas, cifra que se comenta por sí sola. Las enormes esloras por una parte, (excediendo los 300 metros), y la necesidad de economizar pesos, condujeron al uso, cada vez más extendido, de los aceros especiales de alta resistencia en la construcción de los cascos, y al estudio de las disposiciones para mejorar la resistencia longitudinal. Se calcula ésta, considerando el barco como una viga apoyada en los extremos, en las crestas de dos olas, o al centro de una de éstas, y como tal hay que estudiarla, dando un predominio cada vez mayor y más lógico a los elementos longitudinales.

La soldadura eléctrica toma carta de naturaleza en la mayor parte de la construcción accesoria (mamparos, superestructuras, soportes de máquinas, etcétera), y también en la principal. Varios barcos «totalmente» soldados navegan ya felizmente y hay un gran porvenir abierto a este sistema.

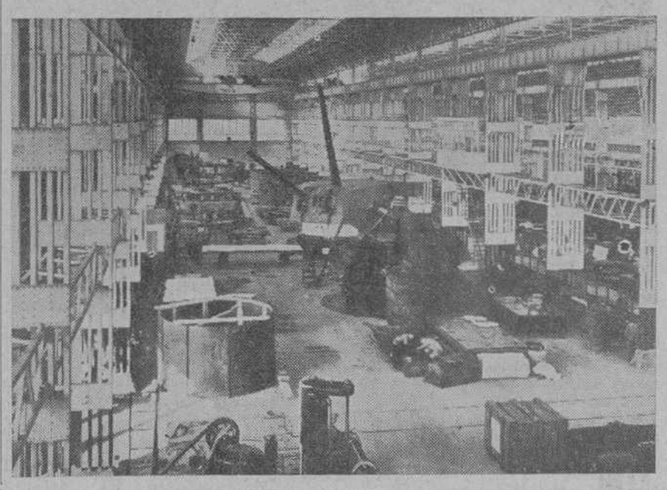
Entran a formar parte importante de los materiales constructivos: El aluminio, que ha de luchar contra los efectos destructores del agua del mar, venciendo en aleaciones especiales. Los bronces resistentes al desgaste, corrosión y temperatura. El cromo-níquel, cupro-níquel, metal Monel (mezcla natural de estos dos metales), y bronces de aluminio, resolviendo múltiples problemas, y entre ellos el gravísimo de la destrucción rápida de los tubos de condensadores, obsesión de armadores e ingenieros durante varios años. Los aceros fundidos, de alta resistencia o inoxidables. Toda la gama, en fin, de la siderurgia y la metalurgia, puesta al servicio del menor peso, de la mayor resistencia en todos sentidos, de la economía y seguridad, en definitiva.

La electricidad se extiende en todas sus aplicaciones. La ausencia del vapor en muchos de los barcos propulsados por motor Diesel precipita el fenómeno. Aparatos de gobierno (servomotores), cabrestantes, chigres, eléctricos o electrohidráulicos, se instalan cada vez en mayor número.

La ventilación y refrigeración se hace cada vez más científica, afrontándose con anticipación respecto a las instalaciones terrestres, todos los problemas de acondicionamiento del aire, tan a la orden del día.

Las precauciones contra incendios son llevadas al límite, estimuladas por tres o cuatro resonantes desastres, especialmente en barcos franceses: maderas y pinturas ininflamables. Estudio de la ventilación y de la construcción para evitar corrientes de aire que activen la propagación. Seguridades en la instalación eléctrica. Extintores y detectores de todas clases, ácido carbónico, vapor, humos, temperaturas, con repetidores y mandos a distancia centralizados en estaciones especiales. El «Normandie» aparece a estos efectos, dividido en cuatro zonas completamente independientes, separadas por mamparos cortafuegos, y con un equipo de veinte profesionales al mando de un oficial, dedicado exclusivamente al servicio contra incendios y de prevención.

Toda una gama de aparatos especiales extendiendo su aplicación a todos los buques: agujas o compases de navegación giroscópicos. Autogobierno o gobierno automático sin timonel. Son-



Taller de construcción de artillería (Torres). Cádiz

das por eco en tipos normales y ultrasonoros, dando la profundidad por reflexión del sonido lanzado, en el fondo. Correderas eléctricas, registrando automáticamente la velocidad. Señales submarinas y receptores de sonidos dando la dirección de los recibidos. La radiotelegrafía, radiotelefonía y radiogoniometría en todas sus formas. Estabilizadores o reductores de balance por medio de enormes giróscopos o de tanques de agua laterales en sistemas perfeccionados. Catapultas para el lanzamiento de aeroplanos.

En los barcos de guerra, todo lo expuesto, en los grados más perfectos, más todos los problemas (solamente enunciables), relacionados con la parte militar que son en ellos la razón de existencia: artillería, torpedos, minas, direcciones de tiro, corazas, protección submarina, defensa antiaérea y antigas, etc. Submarinos, portaaviones, lanchas rápidas.

Propulsión

Es el caballo de batalla y el terreno en el que se han concretado los mayores progresos.

En los barcos, hay dos características fundamentales, por su trascendencia y consecuencias. La velocidad y el consumo por caballo hora, milla navegada, o singladura (día), que de las tres maneras suele expresarse.

Sucede, que la resistencia a moverse un cuerpo en el agua a una cierta velocidad, y por consiguiente la potencia mecánica necesaria para propulsarlo, varía proporcionalmente a las potencias aritméticas tercera o cuarta de dicha velocidad, según la influencia que en su función de ella, tenga la resistencia «por formación de olas en la superficie», término importante, que con el de rozamiento, constituye el de la ecuación de la resistencia total.

Reducida la cuestión a estos términos simplistas, para que la velocidad de un barco en proyecto pase de diez a veinte millas, duplicándose, la potencia ha de elevarse «por lo menos» en la relación del cubo de 20 al cubo de 10, o sea, que ha de multiplicarse por 8. El consumo, en general proporcional a la potencia, sube en la misma proporción y el peso del equipo igualmente. Se llega al punto del destino en la mitad del tiempo pero cuesta ocho veces más, y el peso de la carga útil disminuye en la misma cantidad que aumenta el de la máquina.

En las altas velocidades se pone lo expuesto más de manifiesto, y así, por ejemplo, para que un "destroyer" ande 40 millas en lugar de 30 ha de multiplicar su potencia por tres, y uno de nuestros cruceros tipo "Cervantes" anda 30 millas con la mitad de sus calderas, y requiere duplicar la potencia para las últimas cuatro o cinco millas.

Pero no es esto sólo. A mayor velocidad, utilizada en condiciones satisfactorias, corresponde mayor eslora (longitud), y ésta (largo de la viga) representa siempre un incremento desproporcionado en el peso del casco. Un aumento de máquinas queriendo conservar las demás características implica, naturalmente, aumento de casco, servicios, etc., el peso total (desplazamiento) sube en proporción elevada con aquel aumento neto. Todo ello es una progresión geométrica de muchos términos.

Resumiendo: la velocidad, elemento, por otra parte, indispensable (táctica y económicamente), competencia, más viajes y, por consiguiente, más fletes al año, etc., «es el elemento más caro en construcción naval», y el que hay que tratar con mayor discreción.

De ahí la importancia que se asigna a todo lo que representa economía de peso, precio y consumo de las instalaciones de maquinaria.

El progreso y la lucha están planteados en condiciones duras.

La máquina de vapor dormida en sus laureles de muchos años cedió con gusto, y sin modificarse apenas, parte de su terreno a su hermana la turbina, con frecuencia combinada con la caldera tubular de alta vaporización. Se dividieron el campo, reservando a esta última las altas potencias y velocidades, y en paz.

La caldera cilíndrica o escocesa continuó reinando casi sin excepción en la Marina mercante.

El combustible líquido en substitución del carbón tuvo una recepción triunfal, por los grandes progresos, en economía de peso y consumo, rendimiento, facilidad de maniobra, etc., que representaba. Los países carboníferos sufrieron un rudo ataque, e Inglaterra, con toda su fuerza, tuvo que resignarse a ver prosperar a este tremendo enemigo. A la turbina y la máquina alternativa les afecta poco el fenómeno.

Pero surge el motor Diesel, con todas sus indudables ventajas de economía de consumo, manejo y espacios ocupados, y la decoración cambia por completo. Hay una época en que, ante el aumento progresivo y fantástico de las instalaciones Diesel a flote, parece materialmente que en corto plazo el vapor va a ser eliminado del mar. Surge al mismo tiempo la crisis económica.

Hay que convenir que, ante el estímulo, el vapor reaccionó espléndidamente: calderas, tubulares, altas presiones. Recalentamiento. Mejoras en todos sentidos del ciclo térmico, utilizando el vapor de los gases de combustión, recalentando el agua de alimentación y el aire. Mejoras del vacío. Variación de las disposiciones, válvulas de distribución, etc., tomadas en gran parte de su rival. Intento de quemar el carbón pulverizado y de perfeccionar sistemas de combustión o emparrillado automático, que, sin resolverse todavía satisfactoriamente, constituyen el problema más interesante actual. Estudio a fondo de los auxiliadores de las máquinas y extensión a ellas de las turbinas: turbobombas, turboventiladores, etc. La turbina y la alternativa se unen ante el enemigo común y surgen espléndidos tipos de instalaciones mixtas, turbinas de escape en la exhaustación de las alternativas.

Hacen su aparición las calderas marinas de alta presión y grandes velocidades de circulación de agua y gas, tipos Velox, Loeffler, Bensom, Sulzer, etcétera, y, tímidamente, empiezan a instalarse a flote, con sus enormes ventajas de volumen escaso, fácil manejo y maniobra, presión en cinco minutos. La caldera se asemeja así más a un motor de combustión y puede volver a instalarse en la cámara de máquinas.

En fin de cuentas: oros son triunfos, y los pesos, volúmenes ocupados y consumos de la maquinaria de vapor disminuyen en proporciones tremendas. Una instalación moderna de turbinas y calderas consume la mitad que hace pocos años, ocupa dos tercios de espacio, pesa la cuarta parte.

Los armadores empiezan a reflexionar y frenan su arrancada inicial, los constructores y partidarios del vapor respiran. Es la labor de los últimos diez años. Hay como una tregua.

Pero el motor Diesel no se queda atrás. Aumentos enormes de las potencias por cilindro: 1.000 caballos «en cada uno de éstos» era una cifra que parecía hace poco elevada. Hoy puede hablarse de 2.500 ó 3.000 y de 25.000 caballos en una sola máquina. Disminución de pesos y consumos. El problema del doble efecto, resuelto. La sobrepresión con turbinas movidas por gases de escape. La alianza con el rival en las calderetas de evacuación utilizando dichos gases. El motor pequeño, ligero y rápido, base en otro aspecto de la propulsión Diesel terrestre, automotores y autovías.

Simultáneamente, y en ambos terrenos, se desarrolla la propulsión eléctrica, coto cerrado un día de los norteamericanos. Las máquinas mueven dinamos que envían la corriente a motores en los ejes porta-hélices. Se salva así la discrepancia entre el rendimiento de las turbinas y el peso de éstas y de los motores Diesel, propio de las máquinas revolucionadas, y el de las hélices que deben ser lentas. Se suprimen otros órganos intermedios ruidosos o molestos, como los engranajes. La inversión de marcha la realiza la parte eléctrica «con toda» la potencia. Se facilitan todas las maniobras y el manejo de las máquinas desde el puente.

El campo resulta hoy partido en la siguiente forma:

Grandes trasatlánticos

Calderas multitubulares quemando petróleo. Presión hasta de 28 ó 30 kilos y recalentamientos. Turbinas engranadas a los ejes o con transmisión eléctrica, mejor esta última, a mi juicio.

No se ve fácil la substitución de este método de propulsión, que es el de los seis últimos y más modernos trasatlánticos ingleses, alemanes, franceses e italianos.

El motor Diesel no renuncia, sin embargo, a este terreno y lucha y trabaja.

Pequeños trasatlánticos. Buques mixtos de carga y pasaje y grandes buques de carga. Petroleros

El motor Diesel, de dos o cuatro tiempos, de simple o doble efecto, triunfa en este terreno en casi toda la línea.

La turbina continúa la lucha, en un campo de la que ha sido muy desplazada, utilizando todas las modernas características. Tiene un difícil trabajo a desarrollar.

Buques de carga

División del terreno prácticamente entre las máquinas alternativas y las Diesel.

En las de vapor, por consideraciones de otro orden, carbón o combustible líquido. En general (en todas las instalaciones modernas), calderas cilíndricas, vapor recalentado, distribuciones especiales, calentadores de agua de alimentación y de aire.

Con bastante frecuencia, turbinas de exhaustación en el escape de la máquina alternativa.

Como característica más destacada, recuperación del vapor que presenta franca batalla al Diesel, en condiciones cada día más favorables. El hecho debe dar qué pensar a nuestros armadores.

La turbina no ha entrado prácticamente en este terreno por falta de tipo adecuado. Se apresta a entrar y puede dar que hacer.

Buques de guerra

Salvo para los submarinos y algunos buques auxiliares como cañoneros, la turbina engranada o en transformación eléctrica, la caldera multitubular produciendo vapor recalentado, el combustible líquido y los auxiliares de turbinas son dueños y señores de este terreno. El motor Diesel ha hecho y está haciendo diversas exploraciones en este campo. La más destacada desde luego la correspondiente a los mal llamados acorazados alemanes de bolsillo, en realidad "Cruceros protegidos". La combinación de las turbinas para la alta velocidad y motores Diesel para la marcha económica (Cruceros Alemanes), puede ser satisfactoria desde muchos aspectos.

Resumen

Después de lo expuesto solamente a manera de índice, con desplazamientos de 70.000 toneladas y potencias de 200.000 caballos en una sola unidad, ¿se comprenden todas las dificultades de desarrollo del proyecto y construcción de los buques que constituyen una flota? ¿Se entiende bien que se trata de un problema de movilización moral y material del país, en el que se precisan todo género de colaboraciones y apoyos, sostenidos por un ideal común? Así se han creado y se crean todas las Marinas que son grandes, y ojalá podamos vernos nosotros pronto en ese trance. Francia acaba de conquistar el gallardete azul en el Atlántico, que, sostenido en el "Mauretania" por Inglaterra durante veintidós años consecutivos, pasa en los ocho últimos por manos alemanas e italianas, dando idea de la velocidad del progreso.

La situación en España

No es difícil extractarla siempre desde el aspecto técnico en que está orientado todo este artículo.

En primer término, debemos indicar que la Industria Naval tiene en España la más remota y espléndida tradición, desde la época en que éramos maestros reconocidos y mundialmente admirados, y dictábamos reglas en el arte de construir. Con más o menos intensidad y con alternativas, esta tradición ha sido sostenida y con las primeras épocas de la construcción metálica y el vapor, coincide un mínimo de actividad que se salva, porque como país metalúrgico, marinero, exportador y aventurero, pese a la política desdichadamente centrípeta de los últimos siglos, esta industria tiene alma, vida y aliento propio.

Voy a referirme, en particular, a la época moderna, condensada en los últimos veinticinco años.

Año 1909. Marasmo completo. Construcciones que duran veinte años. Falta total de orientación y espíritu. No hay Marina de guerra, representada por un muestrario de barcos viejos y apenas mercante.

La energía, la decisión, la inteligencia del único gran político español moderno, con una visión y una preparación completa para nuestros problemas marítimos, don Antonio Maura, secundado por un almirante, ministro ejemplar, don José Ferrándiz, sientan en cimientos firmes las bases de una Marina y una Industria.

1910-1930. Desarrollo activo y optimista, trabajo fecundo bajo directrices firmes, perturbado primero por la guerra europea, que paraliza nuestra evolución en curso, y después por un principio de desorientación al faltar arriba directrices claras y abajo, opinión. De todas maneras, se va creando una Marina moderna de guerra y mercante y se desarrolla lógica y paulatinamente una gran industria que todavía España no conoce. La nacionalización llega a ser "total". Nuestra industria metalúrgica responde a todos los requerimientos. Se fabrican turbinas y calderas y maquinaria auxiliar y cañones y torres "completas". No se importa nada de elementos pesados y medianos, y salvo para corazas y aparatos especiales y patentados, como giroscópicas y sondas acústicas y, en especial, todos los de óptica de precisión, como periscopios y telémetros, «no sale dinero de España». Se nacionaliza el personal técnico y directivo y se va desarrollando con éxito la nacionalización de los proyectos. Exportamos los primeros barcos, empezamos a ser mirados con atención en el mundo. Se crean o modernizan factorías de todas clases. Se construye el tanque de experiencias de El Pardo. No tenemos ya limitaciones respecto al desplazamiento de los barcos que podemos construir en nuestras gradas, hay una vibración industrial intensa, muy en adelanto respecto a la media del país.

1930 - 1935. Derrumbamiento. Desorientación otra vez. Falta de plan e iniciativa. Crisis de trabajo. Pararse, que es retroceder a escape, cuando los demás corren.

Quedamos al margen de todo el progreso en los últimos tiempos. Se construye poco y lento. Abandonamos o restringimos nuestras líneas de navegación. Renunciamos al trasatlántico y al acorazado. Amarramos un tercio de nuestra flota que, sin reemplazo, envejece toda a un tiempo, y sin modernización no podrá competir con nadie. Dictamos una serie de leyes sociales que perturban todo el organismo. Hacemos desaparecer todo estímulo con una política pesimista e incapaz que mina toda la organización.

¿1935? Hay un enorme programa a desarrollar.

Con una visión amplia, patriótica, inteligente y optimista, hay que señalar un programa a seguir a largo plazo, y seguirlo sin vacilaciones, buscando a la opinión nacional, que ya hoy seguirá decididamente a los que sepan interpretarla y merecerlo.

Hay que reducir a chatarra la mitad de nuestra Marina mercante, modernizar casi la otra mitad y crear dos toneladas, inteligentemente concebidas, por cada tonelada que desaparezca. Hay que construir trasatlánticos, volviendo por nuestro prestigio, "que también es dinero", y una flota frutera y otra pesquera, interesando todo lo posible al capital, que nunca ha acudido a estas atenciones.

Hay que crear una Escuadra y acondicionar unas bases navales, para ser en pocos años la gran potencia naval que tiene que ser España. No para pretender luchar con nadie, desde luego; pero para ser, por nosotros mismos, respetados por todos, y la cabeza visible del hispanismo, "que ha de volver a preponderar en el mundo."

Hay que nacionalizar totalmente nuestra industria naval, que, económica y técnicamente, ha de ser española, y en lo técnico militar libre de toda tutela o influencia extranjera.

Hay que ser exportadores de barcos, compitiendo en los mercados internacionales y procurando ser principales proveedores de las Marinas suramericanas.

J. A. SUANCES

Banquete

Para un niño sano, las Chiquilín son un verdadero banquete. Despiertan el apetito con su sabor a huevo, su suavidad y su punto de tueste. Postre exquisito y gran alimento que nutre y ayuda a crecer.

CHIQUILÍN

PAQUETE DE 200 GRAMOS, UNA PESETA

ARTIACH CHIQUILIN BILBAO

ARTIACH

MARÍA ARTIACH, la flor de las galletas.

La Marina es un pequeño mundo en el que existen todas las profesiones

Administradores, médicos, justicias, ingenieros, radiotelegrafistas, farmacéuticos, aviadores, maquinistas y oficios subalternos. Seis años de estudio para ingresar en el Cuerpo general de la Armada. Hay en España mil quinientos treinta y tres oficiales de Marina

La Marina es como un pequeño mundo en que existen todas las profesiones; el marino propiamente dicho, es decir, el navegante y todas las profesiones que son indispensables en la vida que pudiéramos llamar social. Médicos, justicias, quienes manejen el dinero, ingenieros constructores, bien sean de cascos, de máquinas o de artillería y otros artefactos destinados a ofender al enemigo, radiotelegrafistas que pongan en comunicación el buque con el planeta entero, Infantería de Marina, que antaño guarnecía los buques cuando estos los tripulaban las «levas» en que se capturaba en los muelles a gentes de toda condición—nunca de muy buena, salvo contadas y honrosas excepciones—, maquinistas, farmacéuticos y los correspondientes Cuerpos subalternos, cada uno de los cuales es auxiliar de los arriba mencionados. Todo este mundo puede dividirse, en general, en dos partes: los que navegan y los que mantienen en tierra los establecimientos que dan vida a los barcos.

De los Cuerpos citados, los que pasan a flota más tiempo son el Cuerpo general—los marinos puros—y los maquinistas; los restantes sólo embarcan temporalmente y algunos nunca. De los subalternos, los contramaestres, auxiliares del Cuerpo general y los maquinistas de la sección correspondiente.

Cuerpo general de la Armada

La carrera dura seis años; se ingresa por oposición, en condiciones que en los últimos años han sido objeto de frecuentes cambios, y que consisten en reñidos exámenes, previa la presentación de los certificados de haber aprobado cinco años de bachillerato. La Escuela Naval se halla instalada, desde [illegible] en San Fernando; de 1871 hasta el año mencionado radicaba en la vieja fragata «Asturias», en el Ferrol.

La carrera consta de tres años como aspirante de Marina en la Escuela Naval, dos de guardiamarina en los cuales se llevan a cabo las prácticas a flote, de navegación especialmente, y en uno de los cuales se da la vuelta al mundo a bordo del motovelero «Juan Sebastián Elcano», buque escuela construido ex profeso con tal objeto en el año 1927.

El sexto y último año es el que se cursa como alférez de fragata, embarcado en un buque de la Escuadra con objeto de que los oficiales se familiaricen con el servicio genuinamente militar a bordo de los barcos, ya que la parte marinera de la profesión la adquieren en el "Elcano", buque de régimen especial severísimo, pero peculiar de las escuelas. En este último año el embarco mencionado dura seis meses, que se complementan con un corto período de tarea, en que los oficiales alumnos permanecen en la Escuela Naval nuevamente para prepararse para el examen de reválida o de fin de carrera. Los tres primeros años son los exclusivamente teóricos y en los que se forma matemáticamente el futuro oficial de Marina.

El primer año es un complemento de la preparación matemática exigida para el ingreso en la Escuela Naval, más la parte correspondiente de Ordenanzas, moral militar, ejercicios marineros y militares, etc., etc. El segundo comprende el estudio de la Química y explosivos, máquinas de vapor, Inglés, calderas, motores térmicos y electricidad, más las primeras nociones de Astronomía y Navegación y la continuación de los ejercicios arriba mencionados.

El tercero es el dedicado a la Astronomía y a la Navegación, Artillería y métodos de dirección del tiro, torpedos, minas y electricidad; en todos tres continúa la clase de inglés y en este tercero hay ejercicios de trabajos manuales de taller mecánico, esgrima y tiro de fusil y asistencia a los de Artillería y torpedos, que se practican en buques afectos a la Escuela.

El cuarto año y el quinto son—como queda dicho — sencillamente prácticos y de servicio marinero de guardias en la mar y en puerto, y durante el sexto toman parte en cuantos ejercicios, maniobras o servicios a bordo de los buques en que se hallen embarcados a las órdenes directas de los oficiales de guardia y con su jefe de estudios, que a más de conferencias, les ordena la redacción de memorias acerca de cuanto se hace a bordo. Una vez terminada la carrera y conseguidos los ansiados galones de alférez de navío, han de hacer tres cursillos, de dos meses de duración cada uno de ellos, en Aeronáutica, submarinos y tiro naval, en las escuelas de especialidad correspondientes, al cabo de cuyo tiempo embarcan como tales oficiales.

El oficial de Marina moderno ha de continuar estudiando constantemente, si no quiere quedar bien pronto retrasado en sus conocimientos; siendo la Marina el mayor exponente de los progresos de todas las ramas del saber humano, que se refleja inmediatamente en las construcciones navales y los aparatos montados a bordo, es indispensable seguir cuidadosamente el desarrollo de toda disciplina. Para ello existen diversas escuelas para cursar las diversas especialidades encaminadas a que los oficiales, con arreglo a sus aficiones y aptitudes, sirvan en los destinos que requieran conocimientos especiales; los cursos—que duran desde cuatro años hasta cinco meses—son Hidrografía, Submarinos, Aviación, Tiro Naval, Electricidad y Radiotelegrafía, Guerra Naval o Estado Mayor. También hay cursillos denominados de Educación física, que se hacen en la Escuela de Gimnasia que el Ejército posee en Toledo.

Ingenieros hidrógrafos

Los ingenieros hidrógrafos cursan sus estudios en el Observatorio de Marina, en San Fernando; es una especialidad esencialmente científica y sus cultivadores son los que levantan las cartas de navegar que todo país, a tenor de los Convenios internacionales, tiene el compromiso de publicar para todo su litoral y poner a la venta. Son los que tripulan el, o los buques dedicados a sondar, triangular y situar puntos de la costa y trazado del fondo de los mares, trabajo penoso y de una minuciosidad que no es necesario encarecer.

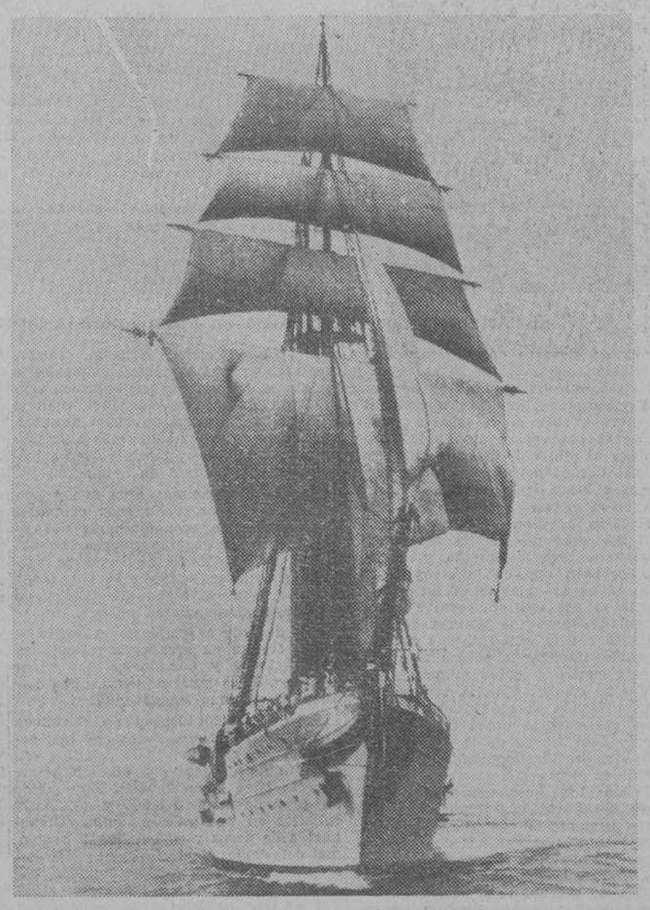
El curso de submarinos se hace en Cartagena; es esencialmente práctico y sus frecuentadores salen a la mar para adiestrarse en el manejo de esta clase de buques; no son solamente oficiales, sino subalternos y marinería, los que han de pasar por este período antes de ser declarados aptos para embarcar en esta clase de barcos.

Aviadores navales

Los aviadores navales se forman en aeródromos del Ejército, en parte, y se especializan en los navales de Barcelona y San Javier; huelga añadir que se trata asimismo de ejercicios prácticos sin limitación de tiempo, que se llevan a cabo hasta declararlos aptos para el servicio aeronáutico; la especialidad de tiro naval y Artillería se estudia en el polígono Janer, sito en Marín (Pontevedra), instalación que ha producido verdadera admiración en cuantos marinos extranjeros han tenido ocasión de visitarla, y cuyo nombre es el del capitán de corbeta Jaime Janer, verdadero precursor en España de los modernos métodos de tiro, muerto en la cubierta del crucero «Cataluña», en la ensenada de M'Ter, en 1924, por una granada disparada por los moros.

Los cursos de Electricidad y Radiotelegrafía se hacen en Cartagena, y los oficiales que poseen tal especialidad son los encargados en tierra y a bordo del manejo y dirección de los aparatos correspondientes.

Las especialidades mencionadas son obligatorias—una, por lo menos—para poder ascender, además de las condiciones de embarco, que han de ser por lo menos, las dos terceras partes del tiempo que se permanezca en los empleos de oficial, sin que este período pueda ser, en ningún caso, inferior a cuatro años en cada graduación. Al ascender a jefe, este tiempo ha de ser de tres años en el empleo de capitán de corbeta y de dos en los de capitán de fragata y de navío, siendo obligatorio el que un año sea de mando de buque en perfecto estado de navegar; los ascensos son por rigurosa antigüedad, sin defecto, aunque se abre paso el criterio lógico de selección, puesto que si todos sirven para oficiales, a medida que se va ascendiendo en graduación va siendo menor el número de los aptos para los altos empleos directores y de gran responsabilidad.



El buque escuela "Juan Sebastián Elcano"

Maquinistas

Son, como queda dicho, los que revisten mayor importancia después del Cuerpo general; se forman en la Academia de El Ferrol y se reclutan entre los subalternos del propio Cuerpo. Carrera esencialmente práctica, comienza por los estudios teóricos indispensables; se ingresa por oposición, y los estudios duran tres años, al cabo de los cuales embarcan para prestar servicio en máquinas y calderas, bajo la inspección directa de los maquinistas "hechos". Terminan esta primera fase de su carrera embarcando como tales subalternos, y han de volver a la Escuela para hacer estudios que duran otros dos años, y al terminarlos se examinan e ingresan en la "primera sección" del Cuerpo, que es la de oficiales. Llegan hasta general, que es el inspector del Cuerpo.

El reclutamiento de los maquinistas ha sido el caballo de batalla en todas las Marinas del mundo, y en algunas se intentó fundirlos con el Cuerpo general, sin que produjera resultados aceptables; en Italia se unieron en una sola escala con los ingenieros navales. Los intentos de hacer la carrera teórica adolecieron de escasez de práctica, y, en general, puede decirse que el plan adoptado en España es el más general y el de mejores resultados en la realidad. Es profesión en la que se requieren magníficas aptitudes físicas, un gran amor al cumplimiento del deber y gran serenidad en los momentos difíciles, que no escasean.

Ingenieros navales

Los ingenieros navales e ingenieros artilleros son dos Cuerpos bastante semejantes, a cuyo cargo corren las construcciones e inspección de las mismas, de cascos, máquinas, cañones, fabricación de pólvoras y explosivos, etc., etcétera, respectivamente. Actualmente se hallan declarados a extinguir una vez más, pues son numerosas las ocasiones en que se han dictado medidas semejantes, volviendo a nutrir las escalas cuando estaba a punto de lograrse la extinción, y dando lugar a carreras verdaderamente rapidísimas para los ingresados a raíz de tales "resurrecciones". Tienen a su cargo en arsenales, astilleros y las factorías correspondientes la vigilancia de cuanto se construye para la Marina. Se forman en la Academia de Ingenieros Navales, que hasta hace poco radicaba en El Ferrol y hace dos o tres años ha sido trasladada a Madrid. En terrenos de El Pardo se ha construido un canal para experiencias de cascos de buques, en el cual tienen los futuros ingenieros navales un centro experimental. La enseñanza que se da en la Academia de Madrid es libre, y los ingenieros, de carácter civil. Ni los ingenieros artilleros ni los navales tienen que embarcar permanentemente.

La Infantería de Marina tenía a su cargo la guarnición de los buques y su pristina razón de ser data de cuando en los barcos se embarcaba la gente por el sistema de "levas": prestaban el servicio exclusivamente militar, dejando el puramente marinero a la gente de mar profesional. Ha sido objeto de diversas reorganizaciones, y en la actualidad se halla pendiente de una presentada a las Cortes; no embarca desde hace algunos años y presta el servicio de guarnición y custodia de los arsenales y factorías militares de la Marina.

Intendencia tiene a su cargo los suministros, manejo de caudales y cuanto en general se refiere a las materias que dan nombre al Cuerpo; se ingresa por oposición directamente y hasta ahora, y por espacio de bastantes años.

Sanidad es un Cuerpo técnico de licenciados o doctores en Medicina que entran tras unas oposiciones con sus títulos obtenidos en las Facultades.

El Cuerpo jurídico es reducido, y se ocupa en la administración de Justicia.

A cada uno de los Cuerpos enunciados corresponde uno de subalternos, que son auxiliares de las tareas correspondientes; contramaestres, condestables, practicantes de Medicina, maquinistas. Los buzos forman uno aparte, especializado en sus misiones.

Por último, hay dos Cuerpos a extinguir, que son los de astrónomos, dedicados a los trabajos de gabinete del Observatorio de Marina de San Fernando, y el de farmacéuticos.

1.533 oficiales

El número total de oficiales de nuestra Marina es el siguiente, incluyendo todas las graduaciones hasta el último alumno:

Cuerpo General de la Armada...	749
Ingenieros navales	44
Idem artilleros	49
Infantería de Marina	117
Maquinistas (oficiales)	76
Intendencia	151
Sanidad	118
Farmacéuticos	4
Eclesiástico (a extinguir).....	7
Jurídico	43
Maquinistas (subalternos).....	175

Los Cuerpos subalternos auxiliares proceden de marinería, para cuya preparación existen escuelas adecuadas; se exceptúan algunos, como los practicantes, que se reclutan de manera semejante a los médicos, es decir, por oposición entre los que se hallan en posesión del título civil.

Pueden llegar hasta a capitanes de corbeta, como categoría, y tienen una sección de oficiales y otra de graduación subalterna.

En la Marina mercante

En la Marina mercante las profesiones son las mismas, aunque libremente contratadas; las Escuelas de náutica son el vivero de donde salen los pilotos y capitanes; los estudios difieren poco, esencialmente, de los profesionales que se cursan en la Escuela Naval Militar, y una vez obtenido el título de piloto han de iniciar una verdadera odisea en pos del armador o la casa naviera que los embarque para poder cumplir las condiciones de días de mar imprescindibles para la práctica de los conocimientos adquiridos y poder aspirar al examen para capitán. Las grandes Compañías tienen verdaderos escalafones formados con sus pilotos y capitanes, los cuales ascienden por méritos propios en una elección libre con arreglo a sus hechos y las conveniencias de la Compañía.

Todo este mundo vive, se agita y trabaja a flote como funciona la sociedad humana; puede verse ésta a través de la Marina con la diáfana claridad que no siempre puede encontrarse en el mundo.

Puede decirse que ha desaparecido el marinero clásico, para dar paso al especialista en todos los ramos; el marinero de «cubierta» ha dejado el paso franco al electricista, al radiotelegrafista, al artillero, al telemtrista, al enfermero, al apuntador... Por ello en las Marinas militares se bosqueja con mayor precisión cada día la necesidad del voluntariado, y esta es la fuerza principal de la actual flota alemana, constreñida al servicio a largo plazo, por la prohibición del obligatorio, que es una de las cláusulas del Tratado de Versalles.

La marinería se recluta en España entre los inscritos que antes de los diez y seis años piden prestar en la Marina el tiempo de servicio obligatorio, algunos de éstos se reenganchan y pasan a las Escuelas de marinería de El Ferrol—de organización perfecta—, y salen con la especialidad que eligieron o se les asignó como la más adecuada a sus condiciones o aficiones. Otros ingresan jóvenes como aprendices marineros y pueden lograr una carrera muy recomendable económicamente. Este es un porvenir para muchos jóvenes que no es suficientemente conocido en España, acaso por falta de una propaganda bien encaminada.

Los aprendices—cantera de la que han salido magníficos contramaestres que todos recuerdan en la Marina—se educan paralelamente a los oficiales del Cuerpo general, y hasta hace pocos años iban en el mismo buque-escuela, aquella veterana "Nautilus" que fué el crisol de tres generaciones de marinos, que en ella visitaron todos los puertos del mundo. Ahora un velero, el «Galatea», hace su viaje anual, en el que los aprendices van practicando el duro oficio que ha de ser en el porvenir la razón de ser de su vida.

Por la misma razón de las indispensables especializaciones del marinero moderno, se impone el servicio a largos plazos—ocho a doce años—, que si bien sea más oneroso para la nación, ésta encontrará una segura compensación en la mejor conservación del material flotante y una mayor eficiencia guerrera del mismo.

M. M.

Los motores "Hispano Suiza" producto de un perfeccionamiento industrial

Los diferentes tipos de motores de aviación "Hispano-Suiza" no son resultado de invenciones distintas, sino de perfeccionamiento y evolución de una concepción única y del mejoramiento constante y metódico de los órganos y dispositivos que caracterizan todas sus creaciones.

Esto hace que cada tipo de motor "Hispano-Suiza" se beneficie de la experiencia adquirida.

La primera Empresa que intentó en España la construcción de coches automóviles, se constituyó en 1900.

En 1904 se constituyó "La Hispano-Suiza". En 1911 abrió una Sucursal en Levallois-Perret (Francia), la que se trasladó posteriormente a una fábrica propia en Bois-Colombes, que en 1923 se convirtió en "Société Française Hispano-Suiza".

En 1914 instaló en Ripoll (Gerona) su sección de Forjas, y en 1917 los fundadores de Hispano-Suiza constituyeron en Guadalajara la nueva Sociedad titulada "La Hispano", fábrica de Automóviles y Material de Guerra, en la cual últimamente y ya a nombre de "La Hispano-Suiza" Sección de Aviación, se dedica a la construcción de aviones.

Hasta el año 1913 "La Hispano Suiza" fué la única casa en España que se dedicó a la fabricación de automóviles.

Algunas efemérides en el historial de "Hispano-Suiza"

En 14 de octubre de 1927, Costes y Le Brix efectúan la primera travesía del Atlántico Sur de San Luis a Natal.

En marzo de 1929, los gloriosos aviadores españoles capitanes Jiménez e Iglesias, vuelan de Sevilla a Bahía sin escalas. En septiembre de 1930, los aviadores Costes y Bellonte efectúan el notable vuelo de París a Nueva York sin escalas. En marzo de 1932, Bossoutrot y Rossi baten el "record" de distancia en circuito cerrado. En junio de 1933, primera travesía Europa-América Central, de Sevilla a Camagüey (Cuba), por los infortunados aviadores españoles capitán Barberán y teniente Collar, en el avión "Cuatro-Vientos". En enero del mismo año los aviadores Mermoz y Carretier efectúan la primera travesía comercial del Atlántico Sur. En enero de 1934, el hidroavión cuatrimotor "Croix du Sud", tripulado por Bonnot y cinco pasajeros, unen San Luis a Natal. En marzo del año actual el gigantesco hidroavión "Lieutenant-de-Vaisseau-Paris", equipado con seis motores de 890 CV., efectúa con éxito sus primeras pruebas en el agua de Viscarosse (Francia). El mismo hidroavión, el mayor del mundo, en ocasión de la llegada a Europa del transatlántico "Normandie", vuela de Viscarosse a Le Havre en ocho horas, o sea, a una media de 210 kilómetros por hora. El pasado mes de junio el hidroavión "Croix du Sud" bate el "record" de distancia en línea recta para hidroaviones.

Avioneta de Escuela Elemental

Avión "Hispano-Suiza E-30"

El avión "HISPANO SUIZA E-30" es un monoplano biplaza militar, destinado al entrenamiento de los pilotos y de los observadores, según sus especialidades respectivas. Establecido para resistir a un coeficiente de seguridad muy elevado y para poseer una manejabilidad muy apreciable, unida a la estabilidad muy bien estudiada, puede servir como aparato de transformación para enseñar la acrobacia de los futuros pilotos de caza, sea en doble mando, sea solos, para el entrenamiento de tiro al blanco, el avión puede llevar delante una ametralladora sincronizada, y detrás unos soportes para fijar una torreta para el tiro de observación. Debajo del fuselaje está previsto un lanzabombas con cuatro o más bombas, así como un visor para el entrenamiento al bombardeo. Las ametralladoras de delante y de detrás, así como las bombas, pueden ser llevadas simultáneamente, formando el equipo de "Tiro aéreo". Suprimiendo la torreta y el lanzabombas, puede llevar el aparato una máquina fotográfica con sus accesorios, y un aparato de "radio" emisor-receptor, para el entrenamiento de los observadores, para enseñanza de vuelos sin visibilidad y poniendo un depósito suplementario previsto para vuelos de navegación.

Por lo expuesto se ve que este avión permite reducir el material militar no utilizable en tiempo de guerra a dos tipos: un aparato-escuela propiamente dicho y un aparato de transformación para el entrenamiento de los pilotos de cada especialidad antes de su paso a un aparato de guerra. El "HISPANO-SUIZA E-30" puede también servir como estafeta armado.

Sus características son:

Envergadura: 12 metros; largo, 7,950; altura, 3,530; altura alas plegadas, 3,500; altura alas plegadas, cola en el suelo, 3,520; superificie del ala, 22,47 metros cuadrados.

Superficie del empenaje horizontal: plano fijo, 1,8 metros cuadrados; timón prof.ª, 1,28; 3,08 metros cuadrados.

Superficie del empenaje vertical: deriva, 1,085 metros cuadrados; timón dirección, 0,83 metros cuadrados; 1,915 metros cuadrados.

Peso vacío, 916 kilos; peso máximo, 1.350; velocidad mínima, 94 kilómetros hora; velocidad máxima, 227; subida a 3.500 metros; 12 minutos; subida a 5 200 metros, 24 minutos. Techo práctico: 6.500 metros.

"Avioneta" Escuela Elemental. "La Hispano-Suiza" E. 34

Peso en vacío, 520 kilogramos; peso total, 770 kilogramos. Coeficiente de ensayo estático: En el primer caso de vuelo, 13; en el tercer caso de vuelo, 4. Sustentación: Perfil Clark Y. H. Ipersustentación: Planos superiores con ranuras Handley Page; planos inferiores con alerón compensado aerodinámicamente, que da un rendimiento magnífico en ángulos de incidencia.

Motor: Gipsy-Major de 130 CV. a 1.350 revoluciones; hélice de madera forrada metálicamente; instalación con tubería flexible; bomba de aceite de recuperación; llave de gasolina con filtro y llave de gasolina a la salida del depósito, de sistema de corcho extensible por medio de un tornillo; depósito de gasolina y aceite de Dural y aluminio, soldados; tapones de Chevrolet; tren de aterrizaje con amortiguadores Douty de muelles sin eje; ruedas de presión media sin frenos; fuselaje de tubo de acero al carbono F-3, soldado a la autógena.

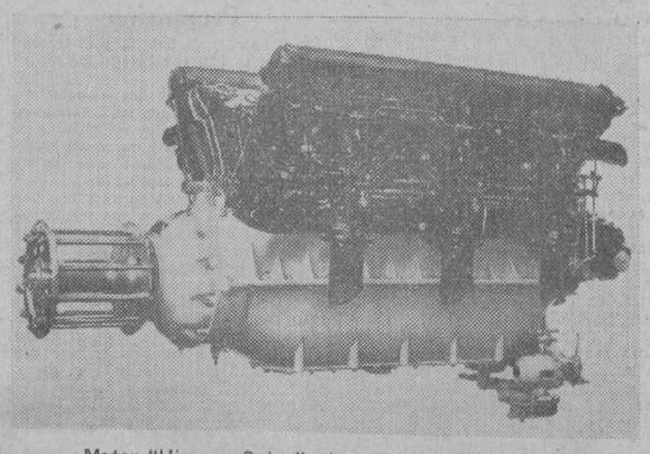
Tabique cortafuegos de amianto y cubierto de dos chapas, una por cada lado, evitándose el tener que taladrar este tabique y haciendo que todos los mandos y cables de los diferentes aparatos de control vayan por la parte del fuselaje cubiertos por un carenado, y únicamente el solo taladro y paso de mando de gases y corrector, que por no poder llevarse por fuera tiene que atravesar dicho tabique, se reduce al mínimo este taladro, haciendo una chapa que se traslada por sistema de corredera, acompañando la varilla de este mando.

He aquí sus características:

Velocidad máxima	170	Kms.
Mínima	55	"
Subida a 1.000 metros	7	minutos
Rodadura en el despegue...	80	metros
Rodadura en el aterrizaje...	90	metros

Precio de la avioneta con motor GIPSY, **pesetas, 35.000**, que teniendo premio por la Dirección General de Aeronáutica, por ser la avioneta de fabricación nacional de **pesetas 5.000**, quedaría reducido a **pesetas, 30.000** (treinta mil pesetas) su coste real con este motor.

La avioneta provista de motor WALTER JUNIOR, de fabricación nacional, su coste sería **pesetas 4.000** menos por premio del motor, y **pesetas 3.000** por diferencia de precio entre uno u otro tipo de motor, o sea, que quedaría en **pesetas 23.000** (veintitrés mil pesetas) su coste real.



Motor "Hispano-Suiza", tipo 12 N. b., de 650 C. V.

SIEMENS

EQUIPOS ELECTRICOS PARA BUQUES

SIEMENS

Instalaciones de propulsión Diesel-eléctricas y turbo-eléctricas
Instalaciones eléctricas completas de luz y fuerza
Molinetes, cabrestantes y chigres eléctricos
Servomotores eléctricos, gobernados mediante accionómetro o pulsadores
Bombas eléctricas para todos los usos
Proyectores de todos los tamaños
Ventiladores eléctricos, centrífugos y especiales para montar dentro de la misma tubería
Aparatos para iluminación, calefacción y cocinas eléctricas
Timbres, teléfonos, aparatos de mando, teleindicadores de revoluciones y de posición del timón
Instalaciones de tubos neumáticos
Aparatos de control térmico
Instalaciones de aviso hidráulico de incendios
Indicadores de rumbo, correderas

PROVEEDORES DE LA MARINA DE GUERRA ESPAÑOLA Y DE TODOS LOS ASTILLEROS IMPORTANTES

SIEMENS
INDUSTRIA ELECTRICA
S.A.

Administración central: Barquillo, 38. Madrid
Fábrica y talleres en Cornellá

Perspectia del Stádium de la Base Aeronaval de San Javier (Cartagena), donde recientemente se celebraron los Campeonatos de Atletismo de la Marina

La función crea el órgano.

La vida es movimiento. Sin movimiento no hay vida.

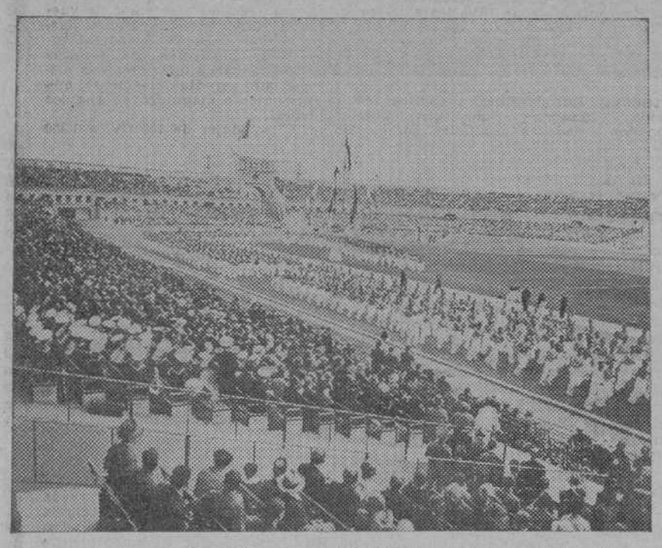
Si uno quiere vivir necesita de movimiento, de energías para el mismo, de actividad, de fortaleza. Y esas energías, que los antiguos encontraban en el campo de su misma vida por el contacto con la Naturaleza, en la actualidad, alejados de ella, abstraídos en un ambiente artificial de desgaste, necesitamos buscarla y revestirnos de ella.

Con la práctica del deporte, combinándolo sabiamente con la gimnasia educativa, conseguimos la vida física que necesitamos.

Si no queremos vernos arrollados por la gran rueda de la vida precisamos defendernos, prepararnos para recibirla. No basta con tener desarrollada la inteligencia y poseer buenos pensamientos; hay que obrar, llevarlos a la práctica.

En general, casi todos los países educan al ciudadano en un sentido eminentemente práctico, quizás los germanos y los americanos con exageración.

El deporte para que sea útil precisa sea tomado como diversión o entretenimiento, es decir, que pese a su conveniencia y necesidad, hay que aceptarlo con ilusión y alegría, sin darle más que la relativa importancia que tiene. Otra cosa haría desvirtuar la vida intelectual hacia la animal, con detrimento de la civilización.



Exposición de Barcelona. Exhibición de Gimnasia Educativa de la Marina

El deporte es creador de voluntad, nos hace ser activos, enérgicos; estimula el compañerismo. Es un gran amigo del espíritu, al que proporciona un eficaz reposo sobre el que elabora con facilidad.

Además, nos sirve para gastar placenteramente el exceso de energías, que llega hasta intoxicar el cuerpo con manifestaciones forzadas, algunas bordeando los límites del bien hacer o en pugna con los principios de la civilización más rudimentaria.

El deporte, aun siendo una diversión, ha dejado de ser un lujo para convertirse en necesidad.

Los náuticos

Así como en el rigor del invierno apetecemos comidas calientes y en verano bebidas y manjares fríos, en la práctica del deporte también tenemos nuestros gustos, y éstos dependientes de nuestras facultades, medios y clima. En el verano deseamos los náuticos.

No nos detenemos a fijar las excelencias del deporte náutico, al que acompañan el agua, la luz, el sol y el aire. Pasados a comentarlo, a recordar algunas de sus incidencias.

Remo

Si en tierra se considera el "rugby" como deporte varonil por excelencia, en los náuticos corresponde el remo.

Precisa el remo un caudal de energías grandes; en su práctica participan casi todos los músculos muy activamente. Por ello es un deporte para hombres, se "boga" haciendo el esfuerzo intenso con las piernas, músculos abdominales y, en último término, aunque también intenso, con los brazos.

Se "rema", cuando se hace una suavidad, sólo con los brazos y muñecas. Esto es lo que hacen las señoritas.

En la Escuela Naval, en los barcos, nos enseñan a bogar, lo otro no se conoce ni se nombra.

Dentro del remo existen dos clases distintas, las de las embarcaciones construidas especialmente para regatas, "yolas", y las de uso práctico, acondicionadas para las pruebas, en esta destacan las clásicas traineras del Cantábrico y los botes de guerra de los buques.

En España es la costa levantina quien lleva la dirección de las "yolas", Alicante, seguido de Barcelona, Valencia y Málaga. En Cantabria (Guipúzcoa y Vizcaya) donde existe la pasión por las traineras.

Regatas

Antiguamente conocidas por "correr el palio", especie de "gallardete" que ondeaba en el palo de la embarcación, meta y trofeo que ganaba el vencedor.

Si buscamos en España una prueba de belleza, emoción y pasión la encontraremos en las clásicas regatas de traineras de Bilbao o San Sebastián. A ellas concurren escogidas las mejores dotaciones de los pueblos del litoral cantábrico, a los que animan y acompañan los pueblos íntegros. Quien gana goza de la mayor felicidad, recibe la gloria y buen número de pesetas. El pueblo se enriquece. El que pierde, además del pesar, le supone su ruina; generalmente apuesta algo más de lo que tiene; esta es su confianza.

San Sebastián en Bilbao, llevándose la bandera en lucha contra doce pueblos bien preparados, se llenó de gloria. San Pedro, consiguiendo cinco veces seguidas la bandera de San Sebastián, de admiración. Pero si los de San Pedro gozan de ser buenos remeros, Orio posiblemente les aventaja; es quien más banderas tiene. De traineras sólo una más que San Pedro.

Hoy día la regata de San Sebastián tiene algo más de importancia que la de Bilbao. Su recorrido de tres millas se hace la mitad dentro de la Concha, la otra mitad fuera, virando en las boyas situadas frente a la Isla de Santa Clara. El tiempo "record" hasta ahora lo poseen los remeros de Pasajes de San Juan, con 19 m., 17 s.

Siendo el valor de la dotación importantísima, la del patrón es, si cabe, tanta o más. Tiene que tener habilidad, inteligencia y saber. Conocer mucho a su dotación y sacarla el máximo partido. Es quien lleva el "ritmo" y a este habrá que hacerle variar de acuerdo con la potencia de su dotación y curso de la regata; variará también según la clase de mar del día de la prueba, viento, etc.

Este "ritmo" en mar libre nunca suele ser constante; si hace mar y olas es muy dependiente de éstas. Llevándola por la popa debe de "picarse" la "boga" cuando se van a la "cresta"; con ello se avanzará con la ola. Cuando corresponda al "seno" se contrarrestará la resaca de la ola con paladas largas. Viceversamente conviene hacer llevando la mar por la proa.

Patrones célebres son "Kiriko" y "Sotereche", de San Sebastián; "Olaizola" y "Uranga", de Orio; "Machet", de Pasajes de San Pedro.

El precio de las traineras suele oscilar alrededor de 20.000 pesetas, y es Guetaria quien tiene más fama de construcción. Sin embargo, el año pasado Orio se llevó la bandera con su trainera, construída en Aspe (Vizcaya). Y es que en esto de la trainera mucho es de suerte. Con buen tiempo, sin viento ni mar, es la trainera ligera quien lleva la ventaja; pero como haya mar interesa una trainera de peso.

Los términos medios siempre son buenos; no conviene exagerar, y en el "ritmo" o número de palabras por minuto ocurre también así.

Todos los años se verifican en las Bases navales y en la Escuadra las regatas de botes de guerra. El año pasado en Ferrol, participando seis embarcaciones de los acorazados "Jaime", "España" ycuatro más de otros buques y Arsenal. Como no hubo acuerdo, por considerar francamente en desigualdad los botes que iban a participar, y dada la pasión que existía, hubo que decidirse a hacer la prueba "contra reloj", perdiendo gran parte de su espectacularidad, pero en bien de hacer más justicia a las dotaciones.

Ganó el "Jaime I"; se contaron el número de paladas por minuto, y éste dió 40 por 34, 36, 37, 48 y 46 de los demás. Todos corrieron con el mismo bote, iguales distancias de bancadas a "chumacera", iguales remos con el mismo buen tiempo. Unos llevaron la "boga" excesivamente larga, otros excesivamente "picada"; y aunque la boga depende mucho de la clase de bote, la habilidad consiste en saber cuál es el verdadero punto medio.

Piscinas

Para que un deporte "entre" precisa muestre facilidades a quienes puedan practicarlo, y esto ha pasado con la natación mediante las piscinas.

Las piscinas son asequibles a todo el mundo. En ellas se divierte quien no sabe nadar, aprende a sostenerse y después hacer pinitos natatorios el tímido o apocado, mejora sus movimientos el nadador incipiente y perfecciona el estilo el aspirante a campeón.

Todos y cada uno encuentran en el agua un entretenimiento siempre vario, siempre atrayente. En este sentido supera la piscina al mar.

Pero la piscina, para que sea útil, requiere que sus aguas estén limpias de impurezas; de lo contrario las enfermedades que pueden ocasionar, y la repulsa que producen, dañarían la afición y acabarían con ella. Para evitar lo, a las aguas de las piscinas se las hace pasar por filtros depuradores (generalmente químicos a base de "cloro") y calentadores, volviendo nuevamente a la piscina. En esta forma, en unas horas se depura el agua de toda la piscina, y este procedimiento es mejor y más económico que el vaciar y rellenar nuevamente la piscina con agua nueva. Diariamente, y de cuando en cuando, se ponen en depuración las aguas. Se ha visto que se puede mantener el mismo agua de una piscina por espacio de cerca de dos meses limpia y sin estropearse. Al cabo de este tiempo es recomendable cambiar el agua, pues los rayos de la luz la habrán descompuesto.

Una piscina de placer puede tener cualquier forma y las más varias dimensiones, pero siempre es conveniente tengan dos lados paralelos separados 25 yardas o metros—mínimo que permite el reglamento internacional—para que en un momento dado puedan los nadadores competir y confrontar sus marcas, un atractivo más de las piscinas.

Natación

Desde que el húngaro Haghe ganó en la Olimpíada de Atenas (1896) los 100 metros libres, en 1 minuto, 22 segundos, hasta los 58 segundos que hoy hacen varios nadadores en el mundo, media algo más que veinticuatro segundos. Media un perfeccionamiento en los procedimientos de nado rápido y bien, y que no ha sido igualado en la evolución técnica de nigún otro deporte.

Abelardo, maestro velero español de la "Nautilus", muchacho grande, fuerte, hecho en el agua, era tenido en España, en 1920, por el mejor nadador; su recorrido Ferrol-Coruña, 14 millas de mar, era admirado. Participó en la Olimpíada de Amberes, comprobándose que su velocidad en 100 metros era la que usaban las muchachas americanas en los 1.000. Ellas se deslizaban con el "crawl".

Era por entonces todavía este procedimiento discutido, pero poco a poco se impuso por el aprovechamiento máximo del impulso al reducir al mínimo las zonas de choque del agua contra el cuerpo.

El ejercicio de la cuerda

Se consideraba al "crawl" como estilo de velocidad para cortas distancias. Bien pronto se impuso al hacer con este estilo la travesía del Canal de la Mancha.

Hoy día se enseña a nadar el "crawl" desde un principio, y es un error creer es necesario saber la braza con anterioridad.

En los concursos se emplean los estilos braza de pecho y "crawl" de frente y de espalda. Aquellos procedimientos que llenaron de alegría a sus descubridores, y que se llamaban "ower" y "doble ower", han desaparecido de los sitios donde se nada bien. Nuestros nietos sólo sabrán de ellos por referencia.

Madrid, en dos años, gracias a las piscinas, se ha puesto a la cabeza de la natación en España. "El verdadero artífice de la afición en Madrid es el profesor Granados"; primero fué en Barcelona, luego en Madrid, el creador de los Ruiz Vilar, Cuñat, etc. Este hombre, no satisfecho con la labor constante de enseñanza, dedica sus horas libres a la enseñanza gratuita de los escolares públicos. Esto nos da una muestra de su afición, de su corazón.

Habiéndose adelantado mucho la natación en España, todavía no podemos compararnos con el extranjero. Las siguinetes relaciones nos lo dicen.

Sólo presentamos unas cuantas distancias que nos dan suficiente idea:

100 metros: Record "España", 1 m., 2 s., 4; Record "Europeo", 58 s., 4.

400 metros: Record "España", 5 m., 20 s., 2; Record "Europeo", 4 m., 47.

1.000 metros: Record "España", 14 minutos, 31 s., 6; Record "Europeo", 12 m., 57,6.

1.500 metros: Record "España", 22 minutos, 33 segundos; Record "Europeo", 19 m., 7,2.

Aunque a los "records" de España enfrentamos los Europeos, el amplio margen de diferencia nos indica lo mucho que en natación nos queda por hacer.

No ocurre así en "water-polo", en que nuestros equipos (en especial Barcelona) han cosechado numerosas victorias, y en donde el papel de España está en alza.

Vela

El viento que en tierra no nos preocupa, en el mar es el medio económico de propulsión que a tantas familias da la vida. Su fuerza es aprovechada, y mediante orientaciones de las velas de las embarcaciones, éstas navegan en todas direcciones, aun en las casi opuestas al viento.

Como curiosidad adjuntamos el croquis en que se pone de manifiesto la resultante del viento aprovechable en la dirección de la ruta del velero. Se pone el caso más difícil, en que la ruta del barco es casi opuesta a la dirección del viento, lo que llamamos el barco va "ciñendo".

Cuando hay poco viento los veleros andan poco. Cuando hay demasiado es perjudicial. El menor descuido en una maniobra de velas al cambiar de rumbo, puede producir, sin tiempo de remediarlo por la gran fuerza del viento y lo rápido que éste obra, desgracias personales, la clásica voltereta, la rotura del palo.

En caso de mucho viento no se izan más que las velas bajas, se toman precauciones reduciendo el tamaño, "tomando rizos". De todas formas, el exceso del viento levanta mar, y ésta no deja andar y deslizarse a las embarcaciones, restándolas velocidad.

Balandros

Los balandros son embarcaciones de vela, a las que se las construye inspiradas en conseguir el mayor andar. Se las provee de un máximo de superficie de vela compatible con su estabilidad; se asegura ésta mediante la quilla especial "orza", y se cuida su línea de formas alargadas, a fin de que sea la más airosa que tenga mayor facilidad al avance en el agua; se cuida para que puedan avantear recibiendo casi el viento por su proa, es decir, que "ciñen" al máximo.

El manejo de estas embarcaciones requiere pericia. Las velocidades, escoras e incidencias, producen emociones. El conseguir mejorar al contrario, tener más "barlovento", situarle bajo el cono de nuestra vela dejándole sin viento, tomar la boya en primer lugar, es decir, sacar el mayor provecho al viento y a nuestra embarcación, precisa obrar con inteligencia, rapidez de maniobra y saber. Por ello los balandristas buenos no abundan y los buenos adquieren renombre.

Dependiendo mucho en una regata las cualidades del balandro, a fin de tratar de conseguir las del patrón y tripulación en general, suelen regatearse con embarcaciones de un mismo tipo. Para ello se ha buscado una fórmula de aproximación, una relación entre la superficie bélica y desplazamiento; esto da un número y las embarcaciones en lucha deben ajustarse a este número. Es decir, que teniendo los balandros distintas velas y formas, los numerosos resultantes de una proporción deben ser los mismos. Los tipos "seis", "ocho", "doce" metros, clásicos en los balandros, corresponden a la proporción de referencia. Esta fórmula, permite a los constructores afinar las líneas de forma de los balandros, agudizar su ingenio, a fin de sacar el mayor partido posible para un tamaño o desplazamiento más o menos determinado. Existe una clase superior a dos doce metros; los veintiuno o veintitrés metros, verdaderos gigantes, precisan de tripulaciones de unos sesenta hombres y son costosísimos; por ello abundan poco. Son los clásicos de la regata "Copa de América". Los grandes de la semana de Cowes.

Balandrismo

Inglaterra ha vivido siempre en el mar, con un dinamismo excéntrico que la llevaba a los más lejanos límites.

Habiéndose distinguido sus habitantes por el amor al deporte, nada tiene de extraño que en el balandrismo imperen.

Desde que Carlos II de Inglaterra se hizo construir el "Jamaie" en el año 1660, y desafió al "yath" holandés "Bezan" hasta nuestros días, la afición en Inglaterra fué en aumento. Las regatas tomaron mayor interés. Los sucesivos reyes intervinieron activa y personalmente en las mismas.

La gran semana de Cowes, en la isla de Wikht, es el pensamiento del balandrismo inglés y mundial. "Cowes" ha merecido ser llamada la Meca del balandrismo. En estas regatas toma parte el rey Jorge V con su renombrado "Britania".

Estas aficiones deportivas las manifiestan los ingleses aun combinándolas con la vida práctica. Existe una prueba especial: regata Australia, Inglaterra con balandros que transportan mercancías (la regata del trigo).

De todas las regatas quizá la que despierte más emoción es la "Copa de América". Esta prueba hasta ahora sólo la han corrido América e Inglaterra. A Inglaterra, durante largos años, la ha representado y defendido sir Thomas Lipton, quien ha luchado, él solo, contra el Estado americano. A su serie "Shamrock" tuvieron los americanos que ir construyendo, agudizando y mejorando nuevos tipos—"Reliance", "Defiance", "Resolute", "Vanitie"—. Sir Thomas Lipton corrió su última regata en 1930 con "Shamrock V", contra el representante americano "Enterprise". No consiguió ganar, pero dejó patente su ilusión, constancia y tesón.

Luchó contra un Estado y la desventaja que supone la condición de la Copa, al tenerse que trasladar al lugar de la regata, haciendo la travesía Inglaterra-América por los propios medios del balandro.

No ganó la copa de la vistoria, pero le concedieron la de mayor honor conocida hasta ahora, titulada "Al mejor perdedor".

Balandrismo en España

Si en hipismo España está bien situada, en balandrismo debiera estarlo. Las pocas veces que se ha salido al extranjero se ha hecho buen papel.

Los años 28 y 29 fueron los de mayor balandrismo en España.

En agosto del 29 se corrió la célebre

Concurso de natación celebrado en el Arsenal Militar de El Ferrol

LOS DEPORTES NAUTICOS EN ESPAÑA

Las regatas de traineras Bilbao-San Sebastián, una prueba llena de belleza y emoción. Levante dirige el deporte del remo. Los años 1928 y 29 fueron los de mayor "balandrismo". En natación hay que mejorar, pero en "water polo" se cotiza alto el papel de España

Norddeutscher Lloyd Bremen
(Lloyd Norte Alemán)

Próximos
CRUCEROS MARITIMOS
en el reputadísimo vapor de recreo
"General Von Steuben"

1.º 17 agosto-31 agosto:
Génova - Messina - Catania - Atenas-Istanbul - Santorín-Nápoles-Génova.

2.º 3 septiembre - 13 septiembre:
De BARCELONA a Palma de Mallorca - Argel - Malta - Atenas - Bari - Ragusa - Venecia.

3.º 19 septiembre-2 octubre:
Venecia - Split Spalato - Corfú - Santorín - Atenas - Trípolis - Malta - Catania - Messina - Nápoles - Génova.

4.º 3 octubre - 23 octubre:
Génova-Ajaccio-Barcelona-Palma de Mallorca-Cartagena-Motril-Málaga-Gibraltar-Casablanca-Las Palmas - Santa Cruz de Tenerife - Madeira-Lisboa - Vigo - Bremen.

PIDANSE PROSPECTOS Y PRECIOS, TAMBIEN PARA TRAYECTOS PARCIALES

Viajes colectivos a los Estados Unidos
en los supertrasatlánticos
"BREMEN", "EUROPA" y "COLUMBUS"
con programas completos para estancias en los Estados Unidos de América del Norte, de 9, 12, 16 y 19 días

PIDANSE PRECIOS Y PROSPECTOS ESPECIALES

Para toda clase de informes, diríjanse al
LLOYD NORTE ALEMAN. — Agencia general de Madrid:
Carrera de San Jerónimo, 33. Teléfono 13515

regata Plymouth-Santander, modelo de organización y éxito de participantes. Hubo dos categorías: la A para más de 60 pies de eslora y la B para los de 35 a 60.

En la primera participaron el "María del Carmen Ama", de 400 toneladas, de Echevarrieta; el "Cetonia", del lord Stabrigde, de 295 toneladas, y "Culée" de Mme. Herriot, de 495 toneladas.

En la clase B, junto al "María del Carmen", de Careaga, regatearon siete balandros más, ingleses, franceses y alemanes.

La clase A la ganó el "María del Carmen Ana", cubriendo la distancia de 435 millas, igual a 806 kilómetros, en 50 horas, 26 minutos, 30 segundos. Su inmediato seguidor, el "Cetonia", invirtió 71 hora, 4 minutos y 10 segundos.

El "Culée", a pesar de sus espléndidas cualidades, no tuvo suerte con el viento y se encerró en zonas sin salidas.

La clase B la ganó "Joile Brise", de Somerset (inglés).

Aprovechando esa regata se corrieron en Santander las pruebas internacionales, comparables, sin exageración, a las mejores habidas en el mundo de su clase. Tomaron parte doce de ocho metros y veinticuatro de seis. Los balandristas extranjeros que acudieron a ella quedaron encantados. Entre los balandristas figuró sir Pomeroy Burtón con su famosa "Sirena", el galgo del Mediterráneo.

Con la marcha de don Alfonso y doña Victoria perdió el balandrismo español sus mejores animadores y la afición decayó muchísimo.

De Santander, Bilbao, San Sebastián casi han desaparecido los ocho y seis metros; únicamente quedan los Galíndez, Alonso Allende y Gandarias, con sus barcos Frómista", "Ysoba" y "Lau".

Con la aparición del nuevo tipo de balandro, el "Star", consecuencia éste de la crisis económica, balandro de un coste nada más de 4.000 pesetas, surgieron el año pasado nuevos balandristas de este tipo, y abre esperanzas de suponer que el balandrismo vuelva a brillar nuevamente en España.

Anualmente se corría la prueba Francia-España con balandros de ocho metros; con Francia solía participar la célebre balandrista Mme. Herriot. España ha cosechado siempre mayor número de victorias en esta prueba.

Internacionalmente han participado en América, Inglaterra y Alemania, obteniendo éxitos los balandristas españoles Luis Arana, Eduardo Ubao, Victoriano López Dóriga y Javier Peña. Sería una lástima que éstos que han demostrado su pericia, los nuevos, los mejores, no participasen y representasen a España en las futuras regatas de Kiel, en la Olimpiada.

Estas serán del 4 al 14 de agosto de 1936, reservadas para ocho metros, seis metros. "Star" y "Monotipos".

España debe de estar representada, su balandrismo lo merece, sus actuaciones pasadas la han hecho acreedora a ello; sería, además, una oportunidad para levantar el balandrismo español. Existe clase.

Las Federaciones náuticas deben trabajar para conseguirlo. La nueva Federación de Federaciones y el Comité Olímpico, apoyarlo.

Deportes en la Marina

Nunca se debe de ir contra los gustos, contra la naturaleza. La variedad siempre agrada, la rutina acaba por aburrir y mermarnos cualidades. No hay nada como la ilusión.

Ejemplos pasados nos lo atestiguan. Era muy corriente en los militares que sintiesen aficiones artísticas, y los artistas y literarios eran los primeros que se enrolaban en empresas guerreras.

El que vive en el campo le gusta al mar. El que vive en los barcos tiene ilusión por los deportes terrestres y en cuanto encuentra oportunidad los practica.

Los que han vivido en Ceuta, Melilla, en donde existen facilidades para montar a caballo, recordarán que en cuanto llegaba algún barco al puerto era corriente ver a sus oficiales montando a caballo.

Hace tres años hubo en la Escuela Central de Gimnasia un concurso de Academias Militares, y la Escuela Naval (en donde sólo había 30 alumnos) ganó la prueba la aplicación militar. La prueba de natación la ganó Infantería.

No sé si existiría alguna otra razón; si puedo asegurar que en la Marina existe afición al deporte, y en particular a los terrestres.

En enero de 1933, la importancia de los deportes en la Marina fué puesta en evidencia en Inglaterra a raíz de publicarse la nota del estado sanitario, que decía: "Los diversos deportes que activamente se practican en la Marina arrastran un personal tan numeroso de participantes y espectadores, que les deja poco tiempo para dedicarse a diversiones malsanas.

"El alcoholismo prácticamente ha desaparecido y las enfermedades han disminuído. El ejercicio ha mejorado y desarrollado a su vez las cualidades físicas y morales."

Si en Inglaterra su Marina siempre se había preocupado por la educación física y los deportes, a raíz de esta nota se intensificaron.

A toda persona le es recomendable y necesaria la práctica de los deportes, al militar le es inherente a su uniforme.

El hombre de laboratorio, el químico, es posible pueda vivir con su ciencia; el militar, además, necesita ser hombre de acción, tiene que estar preparado para la hora de la verdad, saber arrostrar responsabilidades, mirar con serenidad el peligro, saber apreciar distancias, medir fuerzas, etc. A todo ello el deporte ayuda y alecciona. Además, el deporte es una gran escuela del espíritu, y el militar en todas partes debe dar ejemplo del mismo.

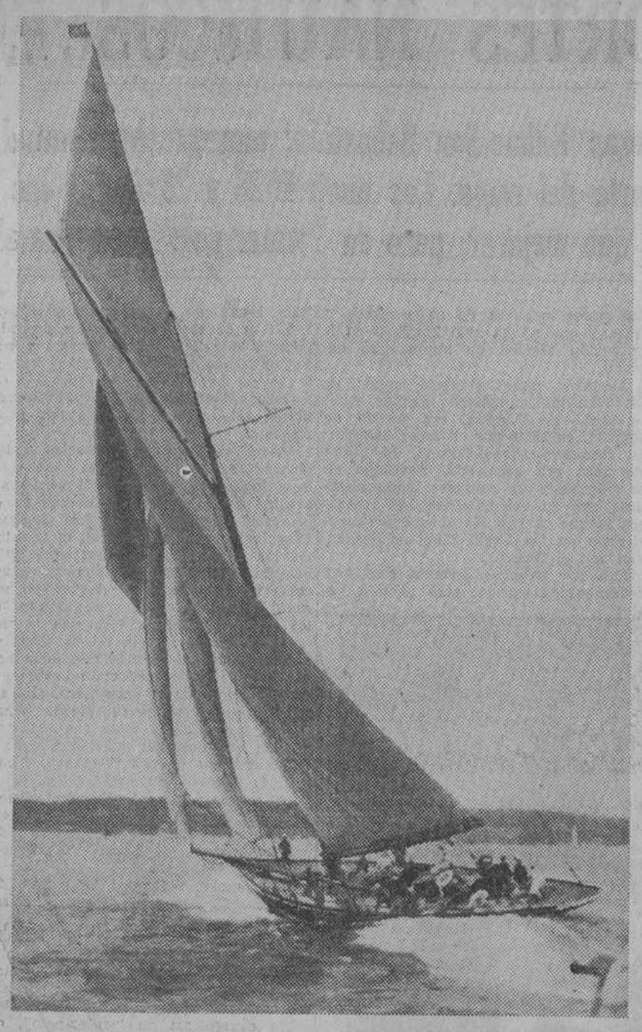
En su libro "Cincuenta años de historia Naval", el almirante inglés "Mak Kerr" escribe: "Corrientemente los oficiales deportistas son los mejores jefes, y el barco que tiene mejores jugadores es el primero en sus ejercicios de tiro y navegación. Es igualmente el barco donde hay menos castigos.

"El espíritu del Cuerpo, el espíritu deportivo son los elementos principales del espíritu militar. Estas dos cualidades se desarrollan con los deportes."

Todas las Marinas procuran atender la educación física de sus hombres. En todas existen el oficial de Deportes y el auxiliar Monitor, encargado en el barco, en la Dependencia del desarrollo de la Educación Física. El "animador deportivo", como le llaman en Francia, y en verdad que esa es una muy importante misión.

Todos ellos hacen cursos preparativos en Escuelas de Educación Física.

En Francia, en Lorient, donde está la escuela de "fusileros-marineros", siguen el método de su creador, el conocido



escritor y propagandista del método natural, teniente de navío Hebert.

En España los oficiales y auxiliares siguen cursos en la Escuela Central de Gimnasia de Toledo, modelo de orientación y de enseñanza. Cursos que oscilan de cuatro a cinco meses. El personal previamente es seleccionado; tiene que haber hecho en su ficha física, una puntuación por encima de lo corriente.

Desde el año 1933, funciona un Reglamento de Educación Física "que se cumple". Este trata de las Juntas de Deportes de las Bases, y Escuadra, que son las encargadas de organizar los campeonatos y concursos locales y cuidar los campos. De los medios económicos de sostenimiento de estos campos, de las fichas médicas y físicas, marca sus puntuaciones mínimas para los ascensos y reenganches del personal, etc. etc.

La Marina posee actualmente campos deportivos con sus pistas en todas las Bases. Campos que se empezaron construyéndolos ella misma sin medios ni ayudas económicas especiales. Campos que iniciaron, trabajando en ellos los aficionados; oficiales, auxiliares, marineros; posteriormente las Juntas de Deportes que se organizaron se encargaron de su terminación y mejoras.

Sin embargo, lo que aun falta son piscinas. Estas son más difíciles de construir, más caras, y aunque existe un proyecto de piscina, todavía no se ha conseguido su construcción.

Debido a esta falta el deporte natación no está desarrollado como debiera; las marcas de los campeones de Base y escuadra, acusan en general los 100 metros en un minuto, veinte segundos, que es a lo que se puede llegar sin ellas.

En el verano se verifican los campeonatos de natación y regatas, pero departamentales, mientras no exista alguna piscina en sus Bases.

De "foot-ball", "cros", "tennis" son también locales. De atletismo, cumbre de la educación física, se celebran campeonatos de la Marina. Recientemente se acaban de celebrar los V Campeonatos en San Javier (Cartagena), en donde se puso de manifiesto el grado de perfeccionamiento a que ha llegado en educación física la Marina.

Menos en tres pruebas, se batieron todos los "records".

Cien metros, 11' 2/5; 400 m., 55' 4/5; 800 m., 2' 13" 2/5; 1.500 m., 4' 28" 1/5; 5.000 m., 16' 10" 4/5; 10.000 m., 37' 24"; 400 v., 1' 3" 2/5; 110 v., 20" 3/5.

Son los "records" actuales.

Altura, 1,63; longitud, 6,01; pertiga, 3,03; disco, 32,80; peso, 11,39; martillo, 23,80; jabalina, 46,90.

Agustín MARIN

Un crucero ruso acude a maniobras suecas

No es la vez primera que se comete esa indiscreción

ESTOCOLMO, 20.—Según el periódico "Afton Bladet", los círculos marítimos suecos se muestran muy sorprendidos de que, durante las recientes maniobras de la Escuadra sueca en el Báltico septentrional, el crucero-escuela soviético "Komsomoletz" haya aparecido repentinamente durante una operación táctica nocturna.

El periódico supone que esta participación inopinada e indeseable de un navío de guerra soviético en las maniobras de la flota sueca, no es seguramente debida a la casualidad. Si el navío soviético hubiera seguido la ruta normal, no hubiera tenido necesidad de atravesar la zona de operaciones sueca.

Por otra parte, este incidente no es único en su género ni está falto de causa. No debe, por lo tanto, quedar así.

Aun no se han encontrado los restos del "Lusitania"

LONDRES, 20.—Según el "Daily Telegraph", el vapor "Ophir" busca en la actualidad el casco del trasatlántico "Lusitania", hundido durante la guerra mundial por un submarino alemán.

Hasta ahora, los trabajos del "Ophir" no han tenido ningún éxito. Este fracaso obedece a que, como los cálculos de los peritos británicos sobre el lugar en que fué hundido el navío al ser torpedeado, difieren mucho entre sí y las buscas han de realizarse en una amplia zona, comprendida entre dos puntos distantes, respectivamente, nueve y quince millas marinas, de "Old Head", cerca de Kinsale (Irlanda).

PEDRO SAN MARTIN
COMISIONISTA DE PESCADOS
Paseo de los Pontones, 11. Hotel
Teléfonos: Oficinas, 71313. Mercado, 12490. Conferencias, de 8 a 10.
MADRID

La representación en España de uno de los más importantes grupos hulleros de Cardiff (Inglaterra)

La firma don Ramón Alfredo Rosal tiene la delegación general en nuestro país de "The Peacock (Iberia) Coal Co. Ltd. y de The Ocean Coal Co. Ltd.

POR MEDIACION DE LA PRIMERA ENTIDAD SE COLOCAN EN EL EXTRANJERO GRANDES CANTIDADES DE SAL

La zona carbonífera del Sur de Gales, región de la Gran Bretaña cuyos yacimientos minerales, en general, son de los más extensos y valiosos del Reino Unido, se extiende en un espacio de 89 millas de Este a Oeste, con una anchura máxima de veintiuna millas, y ocupa una superficie de unos dos mil seiscientos kilómetros cuadrados. Esta singular riqueza del suelo ha hecho de Cardiff, situado en la parte meridional del bello país de Gales, el mayor puerto exportador de carbón del mundo, y el tercero de Inglaterra en todos los órdenes. Para dar idea de su preponderancia en el primer aspecto, citaremos el hecho de que, en algunas épocas, la exportación de hulla ha alcanzado allí, en un año, la respetable cifra de veinte millones de toneladas, no igualada ni con mucho, por ninguna otra ciudad del planeta.

Uno de los más importantes grupos mineros de Cardiff THE OCEAN COAL CO. LTD., empezó por el año de 1927 a trabajar directamente el mercado español. Hoy, al cabo de sólo ocho años, ha conquistado en éste un puesto de primerísima fila. En el relativamente corto tiempo desde tal fecha transcurrido, THE OCEAN COAL CO. LTD. ha visto aumentar progresivamente el volumen de sus negocios con nuestro país.

Tan rápido desarrollo se debe, en primer lugar, a la insuperable calidad de los carbones que produce aquel grupo, que son universalmente reconocidos como los mejores de Cardiff. Las extensas propiedad de THE OCEAN COAL CO. LTD. están precisamente enclavadas en el corazón de la zona carbonífera del Sur de Gales, donde los filones de mineral tienen un espesor mínimo de cuatro pies (o sea, un metro, veintidós centímetros). THE OCEAN COAL CO. LTD. y sus Compañías mineras afiliadas producen en la actualidad la cantidad de seis millones de toneladas al año. Entiéndase bien que esta cifra representa el total de la producción colocada, pues la capacidad de explotación alcanza números infinitamente superiores. Es de propiedad del grupo la zona más extensa que existe todavía por explotar. Lo cual suministra un dato bien elocuente para juzgar sobre las amplias perspectivas que ofrecen los negocios de esta empresa.

También, y de modo principalísimo, ha contribuido al éxito apuntado la actividad de la excelente organización comercial que tiene a su cargo la distribución exclusiva en España de los productos TRE OCEAN COAL CO. LTD.

Corre esta distribución a cargo de la importante firma PEACOCK (IBERIA) COAL CO. LTD.

Las famosas marcas de carbón

He aquí las marcas que produce THE OCEAN COAL CO. LTD., consideradas como las mejores entre los carbones minerales ingleses del Almirantazgo:

OCEAN MERTHYR, NATIONAL MERTHYR y STANDARD MERTHYR, que constituyen el primer grupo, y BURNYEATS NAVIGATION, del segundo grupo del Almirantazgo. Estos carbones son los de mayor aceptación y los más apropiados para uso de ferrocarriles, Marinas de guerra y mercante, vapores pesqueros y, en general, para aquellas industrias que necesitan mayor rendimiento con el menor consumo.

Como carbones secos posee INSOLES MERTHYR y BUTE MERTHYR, ambos de la mejor calidad, e ideales para usos domésticos.

Y, por último, como carbones altos de volátiles, del distrito de Newport, tiene en propiedad los RISCA y SIRHOWY BEST BLACK VEIN. También produce el afamado coque RISCA.

La mencionada Sociedad angloespañola PEACOCK (IBERIA) COAL CO. LTD., que, como hemos dicho, posee la exclusiva de la distribución para nuestro país de la casa THE OCEAN COAL CO. LTD., de Cardiff, tiene de Delegado general en España a don RAMON ALFREDO ROSAL, cuyas oficinas centrales se hallan instaladas en MADRID, calle del MARQUES DE CUBAS, número 23.

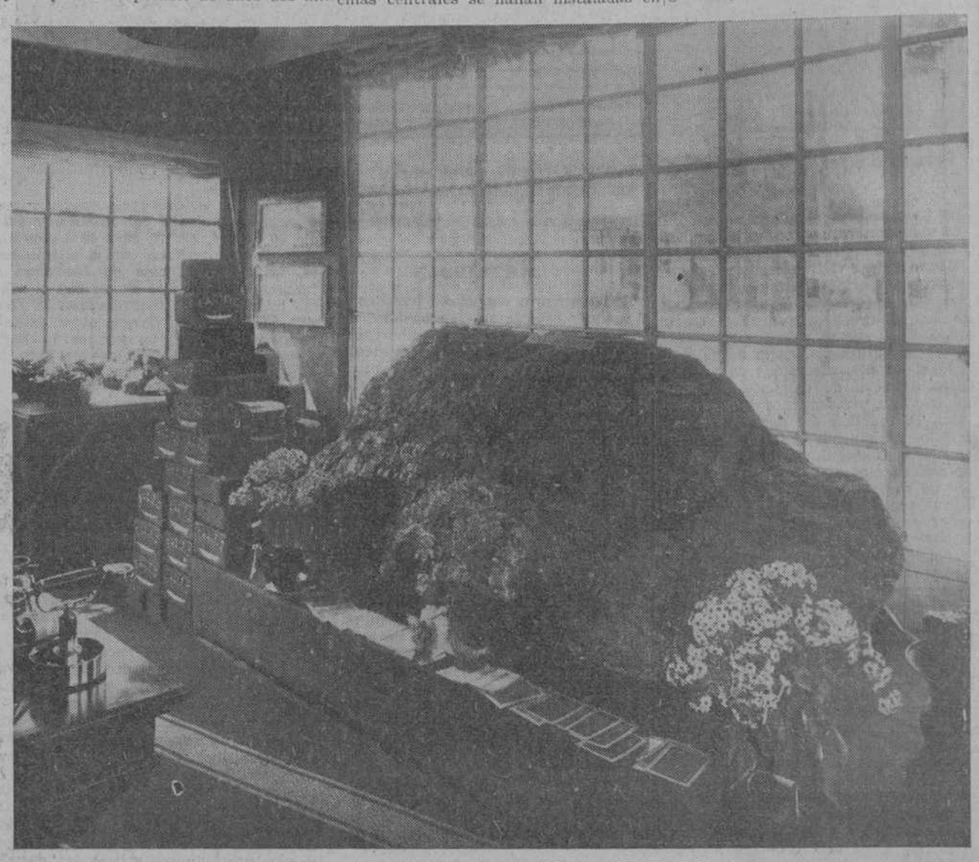
El domicilio social de THE PEACOCK (IBERIA) COAL CO. LTD. se encuentra en Glasgow (Gran Bretaña), 121 West George Street. Glasgow, según es sabido, es el centro industrial más importante de Escocia y la capital mayor del Reino Unido, después de Londres. Cuenta, además, la Casa con sucursales en Cardiff, Newport, Swansea, Newcastle-on-Tyne y Hull.

Los carbones escoceses y los del distrito de Newcastle forman también parte del volumen de operaciones que en España viene haciendo, con los magníficos resultados a que se alude al comienzo de estas líneas, la Firma THE PEACOCK (IBERIA) COAL CO. LTD.

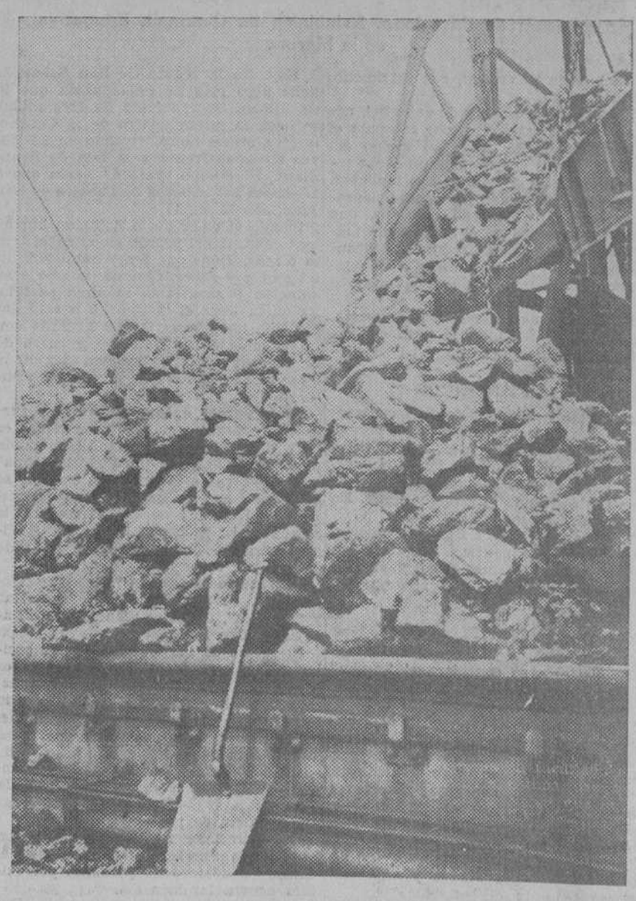
El delegado general de la misma, DON RAMON ALFREDO ROSAL, tiene establecido un depósito terrestre en Valencia, y cuenta con depósitos flotantes en Huelva., Ayamonte y Santander. Desde estos tres últimos se efectúa el abastecimiento de los vapores de pesca, industria cuya relevante importancia en España no necesita ponderarse. También se surte en los mencionados depósitos a los barcos de la Marina de guerra y de la mercante.

La Firma RAMON ALFREDO ROSAL opera también con carbones del país, y su preponderante situación entre los principales productores de Asturias y entre los consumidores españoles le permite realizar anualmente una cifra de negocios muy considerable.

Desde el punto de vista del interés nacional, conviene hacer constar que la casa THE PEACOCK (IBERIA) COAL CO. LTD. no limita su actividad comercial al envío a España de los productos que representa, sino que es, a su vez, una de las principales compradoras de sal española, producto que distribuye en los mercados consumidores más importantes del mundo. THE PEACOCK (IBERIA) COAL CO. LTD. contribuye de esta forma al intercambio comercial angloespañol, y a compensar a nuestro país, en buena parte, de las exportaciones inglesas de carbón.



Trozo de carbón cribado "Ocean Merthyr"



Carga de un barco con carbón "Ocean Merthyr", destinado a España

CARBONES MINERALES INGLESES
THE OCEAN COAL Co. LTD., DE CARDIFF
PROPIETARIOS DE:
Ocean Merthyr, National Merthyr, Standard Merthyr — Los mejores en la primera lista del Almirantazgo inglés
Burnyeats Navigation (Carbón ALMIRANTAZGO) — Especial para ferrocarriles y navegación
Insoles Merthyr, Bute Merthyr — Carbones secos, superiores
Risca-Sirhowy Best Black Vein — LOS MEJORES NEWPORT
Producción total anual: 6.000.000 de toneladas totalmente colocadas
AGENTE GENERAL PARA ESPAÑA:
RAMON ALFREDO ROSAL
MARQUES DE CUBAS, 23
TELEFONOS 21286 Urbano, 22736 Conferencias
MADRID
Telegramas: Cables: "CARBOCEAN"
EXPORTADORES PARA ESPAÑA:
Peacock (Iberia) Coal C.º Ltd.
GLASGOW & CARDIFF
Telegramas: PEACOCK-GLASGOW, PAVON-CARDIFF
Depósito terrestre en VALENCIA
Depósitos flotantes en HUELVA, AYAMONTE y SANTANDER

BURGOS
HOTEL NORTE Y LONDRES
DE PRIMER ORDEN. 80 HABITACIONES. 60 BAÑOS
RESTAURANT A LA CARTA
GARAGE

El modesto buque de carga, elemento básico de la economía nacional

España posee una excelente flota petrolera, pero carece de buques fruteros. La exportación frutera, considerable fuente de riqueza, abandonada a lás Marinas extranjeras. Hay que crear uná flota frutera nacional. Cuantía intolerable de los gastos de explotación de un buque carguero español. Se deben conectar los transportes marítimos

LAS MARINAS DE GUERRA Y MERCANTE SON HERMANAS, Y COMO TALES HAN DE CONVIVIR

Buque de carga en general es el que tiene todas sus bodegas y espacios disponibles para recibir mercancías de cualquier clase. Los hay especialmente construídos y habilitados para transportar géneros determinados de mercancías: barcos petroleros, cuyo casco está dividido en tanques estancos para contener combustible líquido exclusivamente; buques fruteros con bodegas amplias y ventiladas, hasta con refrigeración artificial; buques para el transporte de carnes congeladas con depósitos frigoríficos "ad hoc", etc.

Cada día se extiende más la especialización en la clase de carga a que se destinan los barcos. Ultimamente se han habilitado en Francia buques "vinateros", con tanques adicionados para transportar vinos sin envasar, prescindiendo de los bocoyes, desde Argelia y Túnez a los puertos de la Metrópoli. La finalidad del buque vinatero es conseguir economía de tiempo y mano de obra en las operaciones de estiva y desestiva. Por eso han tenido que luchar con la hostilidad del elemento obrero, como en el reciente caso del "Bacchus", al que boicotearon en Bona sin dejarlo cargar.

Buque mixto de carga y pasaje es el que está dispuesto para conducir carga de cualquier clase, y además posee instalaciones permanentes para llevar pasajeros de cualquier categoría, en número inferior a cuatro por cada cien toneladas de arqueo total; es la definición que contiene el proyecto de ley de protección a las industrias y comunicaciones marítimas, todavía pendiente de discusión y aprobación de las Cortes.

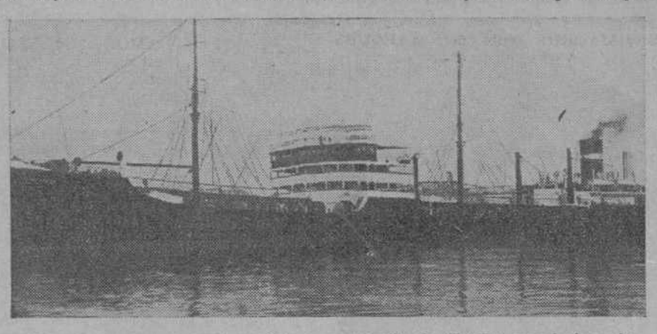
Por la clase de navegación a que se dedican los buques de carga, forman dos grandes grupos: los adscritos a líneas regulares y los "tramps" afectos a la navegación libre, que van a buscar el flete y los cargamentos allá donde puede haberlos, a la ventura, que a veces pasan más de un año sin tocar puerto nacional, navegando de puerto a puerto extranjeros.

Las flotas británica y alemana se emplean más especialmente en el servicio de líneas regulares de navegación, con itinerario fijo y periódico. Ello requiere organización, estudio constante de las grandes corrientes comerciales, política marítima tenaz y de resistencia económica para soportar los períodos de escasez d tráfico; tesón poco frecuente en los países meridionales.

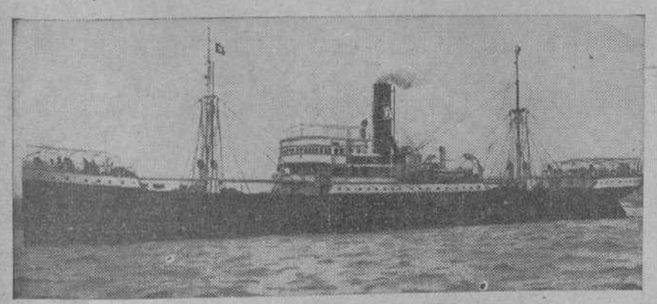
Por eso el "tramping", la navegación aventurera del buque vagabundo, ha podido adquirir carta de naturaleza entre los navieros españoles. La característica del buque "tramp", o alquilón, es el flete barato. Verdad es que suelen dedicarse al "tramping" los buques viejos, de valor casi amortizado, aunque por su misma vejez resulten de antieconómico manejo.

La Marina griega es la que más se distingue en esta clase de navegación. Los vapores helenos recorren todo el mundo persiguiendo el flete barato, de mercancías a granel, como el carbón británico y el trigo sudamericano y australiano. No importa que el barco sea anciano, con tal de que cargue mucho; una tripulación reducida al mínimo numérico y un vapor adquirido de lance por poco dinero permiten ofrecer un precio de flete que buques nuevos de elevado coste de construcción y sin amortizar no pueden admitir sin navegar con pérdida. Y así, una Marina que desde el punto de vista técnico deja mucho que desear, en el aspecto de su productividad, y del movimiento de capitales que invierte, alcanza altísimos coeficientes y da ocupación a mucho personal.

Las flotas escandinavas presentan un tipo intermedio. Contando con un tráfico seguro, a la cabeza del que figura la exportación de maderas, vienen al Mediterráneo y encuentran flete de retorno con los frutos levantinos, cuya transporte a los puertos septentrionales van acaparando a costa de los vapores ingleses, antes los principales beneficiarios de ese comercio.



Buque tanque a motor. "Campoamor", de 7.873 toneladas de registro, de construcción nacional



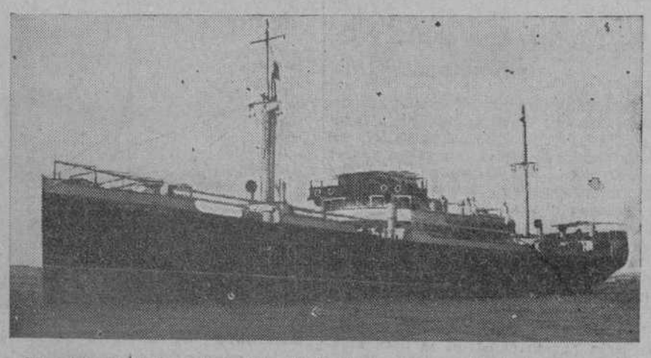
Vapor "Cabo Razo", de la casa Ybarra, de 2.879 toneladas, dedicado al cabotaje nacional. Construído en Bilbao

El "ocean going"

Se considera que el buque de carga más apropiado para la navegación actual, buscando el máximo rendimiento económico a sus viajes, es el que mide más de 3.000 toneladas registro bruto y anda más de 12 nudos. Este tipo de barco se denomina "ocean going", o de "andadura oceánica".

En orden al tonelaje de barcos de carga "ocean going" que poseen, se catalogan las principales flotas mercantes de mayor a menor, con la siguiente prelación: Gran Bretaña, Estados Unidos, Japón, Grecia, Italia, Noruega, Francia, Alemania, Holanda, España, Suecia y Dinamarca. Total unos 3.200 buques de vapor o de motor, que suman sobre 15 millones y medio de toneladas registro bruto.

Inglaterra cuenta con 950 "ocean going", sumando 4,5 millones de toneladas. España, ocupando el décimo lugar en la lista, tiene 108, con 434.000 toneladas: de ellos sólo seis con 34.000 toneladas cuentan menos de cinco años de edad, o sea que pueden calificarse de buques jóvenes, existiendo, en cambio, una veintena sumando 80.000 toneladas, que navegan desde hace más de un cuarto de siglo, período de vida que los "tacha" de indeseables para la navegación, incapaces de soportar la competencia de buques jóvenes y baratos en su explotación.



Motobuque "Axpe-Mendi", de Sota y Aznar. Pertenece a una serie de 3.000 toneladas y 12 nudos de andar, que comprende ocho buques construídos en los astilleros Euskalduna, y dedicados al cabotaje nacional

La flota española de carga

Según los datos de la última "Lista Oficial de Buques", referentes al primero de enero de este año, la Marina de tráfico española constaba en dicha fecha de 591 buques de motor, vapor y vela, mayores de 100 toneladas de registro bruto, sumando 1.095.364 toneladas. No se incluyen los buques de pesca, de tráfico portuario y de recreo.

Descontando las bajas ocurridas desde el principio del año por naufragio y por desguace, y algunas inclusiones indebidas que figuran en dicha estadística oficial, podemos calcular que los efectivos de nuestra flota de tráfico suman "un millón de toneladas" en números redondos.

No llega, pues, a la mitad del total tonelaje español, el que corresponde al tipo de barco de carga "ocean going", al de primera calidad.

Se descompone la otra mitad un poco larga, entre los buques de pasaje que vienen a sumar unas 180.000 toneladas (trasatlánticos y barcos de los servicios subvencionados a cargo de la Trasmediterránea), sobre 20.000 toneladas de veleros, dedicados al cabotaje nacional; y el resto, de 366.000 toneladas aproximadamente, pertenece a la flota de vapores de cabotaje nacional y una pequeña porción de vapores de gran cabotaje, que no alcanzan la categoría de "andadura oceánica", por tratarse de buques menores de 3.000 toneladas.

No estará de más advertir que cabotaje nacional es la navegación y tráfico que verifican los buques de nuestro pabellón, entre los puertos españoles de la Península, los de las islas Baleares y Canarias y los de todas las posesiones y colonias de Africa; pudiendo en dicha clase de navegación tocar en ruta de tránsito los buques que la efectúan, en puertos de Portugal y en los de Gibraltar, Tánger, Argel y Orán.

Navegación de "gran cabotaje" es la que verifican los buques nacionales entre los puertos de cabotaje y los extranjeros de Europa, los de Asia y Africa en el Mediterráneo y los africanos del Atlántico Norte.

La generalidad de los "cargo-boats" españoles no está acondicionada para el transporte de mercancías especiales.

Unicamente disponemos de una excelente flota de buques petroleros modernos, con tonelaje suficiente para abastecer las necesidades del mercado nacional de combustible líquido; y de cuatro buques, también de reciente construcción, que pueden calificarse de fruteros y sirven la línea de Canarias para la exportación de plátanos. Los demás son de tipo común, para cualquier clase de carga.

La Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos (C. A. M. P. S. A.) posee dos vapores y nueve motobuques-tanques, desde 4.000 a 8.000 toneladas, que suman 66.000 toneladas, construídos en España, a excepción de cuatro de ellos. La flota petrolera española puede adjetivarse de magnífica, sin incurrir en hipérbole.

¡Lástima que no podamos decir lo mismo de la flota frutera, inexistente, cuya falta permite que se abandone a pabellones extraños una copiosa fuente de riqueza, que reside especialmente en la exportación frutera levantina!

Valoración y volumen de nuestro gráfico marítimo

Para que se vea la significación básica que el tráfico marítimo de mercancías alcanza en nuestra economía nacional, citaremos unas cuantas cifras.

De cada cien toneladas de mercancías de todo género que España envía a los países extranjeros o recibe de ellos, noventa se transportan por mar.

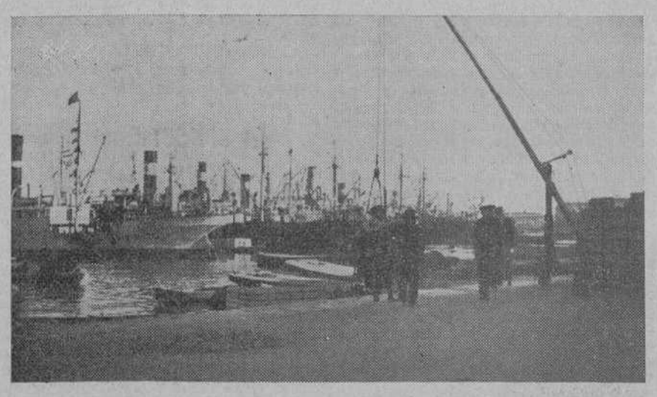
La contracción económica que universalmente se padece, ha hecho descender a la mitad en el año último los diez millones de toneladas que exportamos por vía marítima en 1930, cuyo descenso ya se había iniciado en 1931.

En los últimos años de normalidad, el promedio anual del volumen de mercancías movidas por mar ascendía a 22 millones de toneladas, con valor que excedía de 3.000 millones de pesetas, comprendiendo la exportación, la importación y el cabotaje, tráfico que suponía 700 millones de pesetas en fletes.

La mitad de estos 700 millones los beneficiaban y siguen cobrándolos en proporción las flotas extranjeras.

Necesidad de una flota frutera nacional

La navegación de cabotaje nacional está reservada por ministerio de la ley a los buques nacionales, de pabellón y construcción, salvo circunstancias excepcionales a favor de buques de construcción extranjera, pero abanderados en España, bajo determinadas condiciones. De manera que en el cabotaje nacional, que antes hemos definido, no hay posibilidad de competencias extrañas.



Muelle frutero en el puerto de Valencia. Todos los buques que se ven son extranjeros

No sucede así con el gran cabotaje, que admite la libre concurrencia de todos los pabellones. Y por las deficiencias tan lamentables de la economía marítima española, por la baja calidad de la mayor parte de nuestra flota dedicada a esta clase de navegación y por la falta de protección estatal, resulta que en esa concurrencia libre de barcos de todas procedencias los nuestros sólo recogen las migajas de los fletes.

Apenas si existen líneas regulares españolas de navegación que unan nuestros puertos con los europeos donde fluye y refluye la corriente comercial hispana. Se pueden contar con los dedos de una mano, y aun queda excedente digital...

Un caso bien típico nos lo brinda la exportación frutera, tanto de Levante como de Canarias.

Dentro del tráfico frutero, la exportación naranjera, que tiene su centro principal de embarque en el puerto de Valencia, representa su capítulo más importante.

Durante la temporada de 1934-1935 (los embarques de naranja empiezan en noviembre y terminan en junio del año siguiente) se han embarcado en el puerto de Valencia para la exportación 9.426.311 cajas de naranja, que representan 471.315 toneladas, lo que supone cerca de un millón de cajas más que en la anterior temporada de 1933-1934.

Más de medio centenar de barcos zarpan mensualmente del puerto de Valencia conduciendo naranjas, y hay mes que los barcos salidos han superado la centena. Pues entre todos ellos no se cuentan más allá de la media docena con pabellón español: la línea Sota y Aznar, de Valencia-Liverpool, con salidas semanales; el servicio irregular de Pinillos, que destina tres vapores a la línea Mediterráneo-Gran Bretaña, y alguno que otro «tramp» solitario que arriba por casualidad. En toda la temporada actual no se han registrado más que cinco viajes de «tramp» español.

Fijándonos en el mismo puerto de Valencia, los embarques de cebolla pueden cifrarse por término medio en una tercera parte de los de naranja; y hay que añadir todavía la patata temprana, limones, arroz, melones, etc., que representan en conjunto un volumen mayor que la cebolla exportada.

La participación del pabellón español en el tráfico marítimo del puerto de Valencia, no llega al 20 por 100, pero en ese coeficiente se computan las líneas de cabotaje. En puertos esencialmente de exportación frutera, como Burriana y Castellón, sólo participan los buques españoles en un 2 por 100 y un 8 por 100 de su total tráfico marítimo.

Y no se crea que los escasos barcos españoles que sirven la exportación frutera levantina reportan grandes beneficios en semejante tráfico, al contrario. La línea semanal Levante-Islas Británicas, a cargo de los vapores de Sota y Aznar, produjo una pérdida de 669.972 pesetas en el año 1934. ¿Cómo se comprende que los buques extranjeros obtengan beneficios en semejante tráfico? —preguntará el lector—. Es sensible declararlo. Los barcos que en mayor número efectúan el tráfico frutero levantino son escandinavos en primer término y después alemanes e ingleses. Y un barco noruego o danés tiene un presupuesto de sostenimiento en cuanto a las nóminas de su tripulación, la mitad que uno español de su mismo porte, por el número de personal enrolado, que exige nuestra legislación y por los sueldos y salarios que cobran los tripulantes españoles.

Nuestro tráfico exterior de altura

Navegación de altura es la que se verifica fuera de los límites a que se circunscriben las dos clases de cabotaje.

Antaño, nuestros veleros recorrían todos los mares del globo. Hoy no existe un solo velero dedicado a la navegación trasatlántica.

La línea de Filipinas se suprimió en 1930, y desde entonces el pabellón español ha desaparecido en absoluto de la ruta de Asia y Oceanía, que emboca por el Canal de Suez. Al Pacífico no llegan los barcos españoles. El comercio español, con aquellas partes del Mundo, es tributario por completo de los navieros extranjeros.

Los trasatlánticos de las líneas subvencionadas que van a las Américas, suelen pasear sus bodegas casi vacías por los puertos de escala peninsulares, en busca de unos cargamentos que ya se llevaron los barcos extranjeros.

Aparte de los buques de la Trasatlántica y de Ybarra que las sirven, no hay más líneas regulares a América que una de la Compañía Marítima del Nervión y otra de la Española de Navegación Marítima, ambas a Norteamérica; y la de Sota y Aznar al Río de la Plata, que liquidó el año 1934 con 711.609 pesetas de pérdida.

Alguno que otro "tramp" vizcaíno se arriesga a cruzar el Atlántico en viajes aislados, cuando hay demanda de fletes en la Argentina. Pero estas navegaciones son circunstanciales.

La navegación de cabotaje nacional

Sobre seis millones de toneladas de mercancías se mueven anualmente en España en régimen de cabotaje nacional. También este tráfico ha sufrido merma durante los últimos cinco años, respondiendo a la contracción universal que se padece y a otros motivos peculiares de nuestra economía.

La función más importante del cabotaje nacional estriba en la distribución de los carbones de la cuenca minera asturiana por los puertos peninsulares, que da vida a una flota numerosa, reclutada por lo general entre lo más inferior de nuestros vapores de carga. Algunos trasatlánticos terminan su carrera como simples barcos carboneros.

Sobre tratarse de navíos de poco precio que en muchos casos han amortizado ya su coste de construcción, su explotación por el crecido consumo de combustible de sus máquinas caducas y su lento andar, resulta muy cara. Y, sobre todo, por lo considerable de las nóminas del personal impuestas por nuestra novísima legislación social.

Por ejemplo, un vapor de 3.800 toneladas que transporte 3.525 toneladas de carbón desde Avilés a Barcelona, requiere, según la legislación vigente, una tripulación de 34 hombres, entre ellos un capitán, siete oficiales y un radiotelegrafista, mientras que en 1915 le bastaban 23 tripulantes, entre ellos cinco oficiales, incluyendo el capitán, con sueldos crecidísimos en comparación con los que se pagaban hace veinte años. En cambio, no ha subido el precio de los fletes más que en cuantía insignificante.

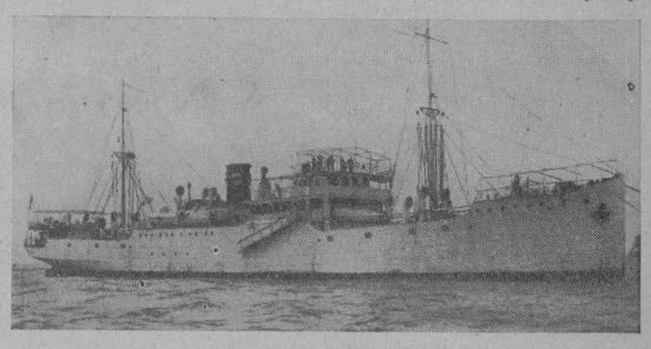
En cuanto al cabotaje de carga general, de mercancías diversas, en la actualidad sólo subsisten dos líneas de navegación con viaje redondo desde el extremo Norte de la Península en el Mediterráneo hasta los puertos del golfo de Vizcaya: las sirven las Empresas Ybarra y Sota y Aznar.

Se da la coincidencia de que la Trasmediterránea se fundó en 1917, precisamente para remediar con una organización racional de concentración de empresas navieras, el caos del cabotaje, servido por tres Compañías sevillanas, dos gijonesas, dos valencianas y otras de gran cabotaje. Pero poco a poco, la Trasmediterránea ha ido abandonando los tráficos puramente comerciales para quedarse explotando sólo las líneas subvencionadas de Baleares, Canarias, Fernando Poo y Marruecos.

En fecha muy reciente, el 1.º de julio, ha suprimido la Trasmediterránea una línea de cabotaje de las de más abolengo y tradición en España, el servicio bisemanal que unía los dos puertos españoles más importantes del Mediterráneo, Barcelona y Valencia, que regía con éxito desde hace medio siglo, a cargo de otros navieros, antecesores de la Trasmediterránea.

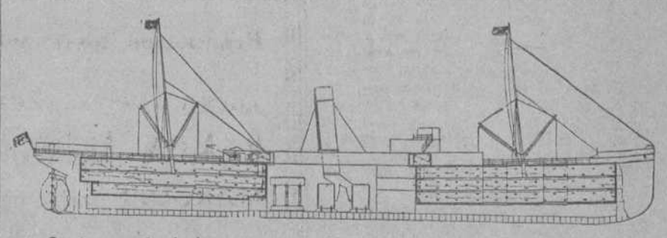
La causa determinante de la supresión de esta línea resulta muy deplorable, pues se ha producido por el "dumping" de precios, tanto para el pasaje como para la carga destino Valencia-Barcelona y viceversa, establecido por las Compañías ferroviarias en competencia con la línea marítima, que no ha podido resistirla.

Juan B. ROBERT



Motobuque frutero "Ebro", de Pinillos, uno de los cuatro iguales dedicados a la exportación de plátanos canarios. De 2.522 toneladas y velocidad de 15 nudos. Construído por la industria nacional

Motobuque "Mar Negro" de la Marítima del Nervión, de 6.632 toneladas, uno de los mejores "cargo-boats" españoles, de construcción nacional. Presta servicio a Norte América



Corte vertical de un vapor frutero norteamericano, para el transporte de plátanos

COMPAÑIA NAVIERA SOTA Y AZNAR

BILBAO

SERVICIOS REGULARES

LINEA DE CABOTAJE.—Servicio rápido semanal para carga general entre los puertos de Bilbao a Barcelona, escalas y viceversa, efectuado por ocho buques motores gemelos, de 3.850 toneladas, construídos el año 1930.

Salidas de Bilbao todos los lunes, haciendo escalas, según itinerarios A o B, en los puertos de Pasajes, Santander, Gijón-Musel, Coruña, Villagarcía, Vigo, Huelva, Sevilla, Cádiz, Ceuta, Melilla, Málaga, Motril, Almería, Cartagena, Alicante, Valencia, Sagunto, Tarragona, Palma de Mallorca y Barcelona. El regreso se efectúa de Barcelona, saliendo todos los sábados, con escalas hasta Bilbao.

TURISMO.—Pueden visitarse los puertos citados, viajando a precios económicos, en cualquiera de los modernos buques motores adscritos a esta línea.

LINEA DE SUDAMERICA.—Servicio mensual para carga general desde Bilbao y Gijón a Montevideo y Buenos Aires, admitiéndose carga con conocimiento directo y transbordo en Buenos Aires para los demás puertos de la Argentina, Uruguay, Paraguay y Brasil.

LINEA DE INGLATERRA.—Servicio quincenal para carga general desde los puertos de Glasgow, Liverpool y Swansea a los del litoral de España y regreso a Inglaterra.

Pidan folleto de turismo y detalles sobre fletes, etc., a la

COMPAÑIA NAVIERA SOTA Y AZNAR

Apartado 13 -:- BILBAO

Dirección telegráfica: SOTA BILBAO -- Tel. 16920

La Sociedad Española de Construcción Naval y nuestra Escuadra

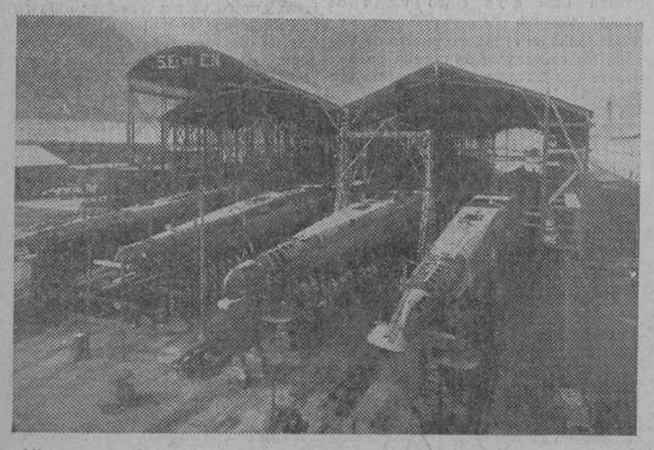
Cómo hemos logrado hacer en España barcos, cañones y motores. Marina mercante y trasatlánticos

NECESIDAD DE QUE RESURJAN TODAS ESTAS ACTIVIDADES

La Marina de guerra y la ley de Escuadra

Al dedicar EL DEBATE este número extraordinario a las manifestaciones marítimas nacionales no podía faltar en el mismo una referencia sobre la Sociedad que es el exponente de nuestras posibilidades en todo lo que se refiere a construcciones navales y a cuanto con ellas se relaciona. Hemos aludido a la Sociedad Española de Construcción Naval.

Fué en el año de 1909 cuando, en virtud de la ley de enero de 1908, debida al gesto del insigne político don Antonio Maura, y como resultado de un concurso público, por su importancia memorable, se constituyó la referida entidad.



Vista panorámica de las gradas del astillero de Cartagena, ocupadas por varios sumergibles de la serie "C", en construcción

Latente estaba todavía el recuerdo de adversidades padecidas a fines del pasado siglo y de los estériles sacrificios patrióticamente ofrecidos por los Cuerpos de nuestra Armada.

Maura, en la citada fecha, con su gran visión política y con la valentía y arrogante oratoria con que defendía sus proyectos ante las Cortes, expuso que si queríamos tener Escuadra teníamos que construírnosla nosotros, como lo hacen todos los países marítimos; lo demás era tirar millones para que, en la hora de las realidades, surgieran nuevas páginas, como las de Cavite y Santiago de Cuba. Así consiguió, con la aquiescencia de todos los sectores políticos del Parlamento, sacar adelante la ley de Escuadra.

Después de aprobada aquélla se escribió mucho sobre su conveniencia, y hasta bastantes años después se ha seguido comentando si serían beneficios o pérdidas a la Economía nacional lo que acarrearía a España el hacerse sus barcos; si bien, a partir del lanzamiento del acorazado "España" y con la puesta en marcha de los arsenales de El Ferrol y Cartagena y de los grandes talleres e industrias que a la sombra de ellos empezaban a surgir, la opinión pública se dió perfecta cuenta de que empezábamos a resolver un problema que ya tenían solucionado todas las naciones que poseen grandes salidas al mar, si quieren ser independientes, y que lo que algunos agoreros ignorantes presagiaban como ruinoso para la nación era la iniciación de una brillante etapa industrial.

Actuación intensa de la Constructora

Vino la Sociedad Española de Construcción Naval a llenar la primordial finalidad de la ley básica en lo que a organizaciones marítimas y armamentos navales se refiere, a saber: a sustituir el régimen de administración establecido en las zonas industriales de los Arsenales por un régimen de contrata: en suma, a industrializar las construcciones navales. Ello había de hacerse, como la ley dispuso, se cumplió y se sigue cumpliendo, mediante una Sociedad nacida e España y sometida por completo a los dictados de sus leyes. Dicho está, en lo que enunciado queda, que era requisito indispensable que esa industrialización se llevara a cabo en los Astilleros del Estado, precisamente por ser los que están contiguos a las Bases navales y como partes inherentes a éstas; de aquí la capital importancia de que tales zonas se encuentren constantemente en actividad y aptitud para poder hacer frente con rapidez y eficacia a cualquier necesidad de la Marina, motivo éste que eliminaba toda otra elección.

Viendo el Estado el empuje y entusiasmo con que la Constructora Naval comenzó su actuación, no decaídos, ciertamente, durante su ya larga vida industrial, y cómo demandaba en su ayuda a nuestros mejores marinos y a los más sabios técnicos de la ingeniería naval, no sólo por cumplir en este aspecto los dictados de la ley, sino para mejor conocer por ellos las necesidades de la Marina y mejor servir a éstas, le fué sucesivamente entregado otras instalaciones conectadas con la Marina de guerra en cumplimiento de la misma y básica ley, y así vemos que pasan a la susodicha empresa en el año de 1915 los famosos Talleres de la Carraca, en Cádiz, con el fin de que en ellos pudiesen fabricarse cañones y proyectiles para los buques que empezaban a surgir en Ferrol y Cartagena.

A partir de esta época puede decirse que empieza un período de actividad febril en los trabajos de la empresa, que prosiguió después de prorrogar el año de 1916 el contrato que tenía con el Estado sobre cesión de las zonas industriales de los arsenales de su propiedad; los Gobiernos que se suceden en el Poder no cesan de pedirle la implantación de nuevas modalidades industriales con las que se vayan resolviendo todos los problemas que lleva consigo la creación de una Escuadra, sin tener que acudir para nada a los Arsenales extranjeros, y ella, entusiasta y sumisa, obedece esas indicaciones y llega hasta transformar los antiguos Arsenales en las grandes factorías que son hoy.

Toda esa labor en el orden de la nacionalización especialmente hubo de completarse por la Constructora Naval con la erección del establecimiento de Reinosa, donde, como consecuencia de las dificultades que suponía durante la guerra europea la importación de los materiales y piezas necesarias para los barcos en construcción, y cumpliendo la ley de Ordenamiento y Nacionalización de las industrias, se instalaron unos talleres que son algo único entre todas las actividades nacionales.

Esos son los talleres que, como declaró la entonces Junta de Defensa Nacional, previo informe de los Estados Mayores de Marina y Guerra, llenan la posibilidad prevista en dicha ley y que habilitan a la Sociedad para que el Gobierno contrate con ella el material de artillería, aceros especiales, metales y grandes piezas que precise, de suerte que la actividad de aquéllos quede asegurada.

Gracias a esos talleres se hizo efectiva por completo la independización en la construcción de nuestra Armada, y hoy contamos con los aceros forjados y fundidos, con las máquinas y elementos necesarios para los mismos, ampliado todo ello con unos importantes talleres para fabricación de artillería de costa y campaña, que por virtud de contrato con el ministerio de la Guerra tienen asignado unos volúmenes mínimos para tiempos de paz y de guerra, y que están perenne y preferentemente adscritos a la defensa nacional, limitándose sus beneficios industriales y condicionando éstos como aquella ley prescribe.

Implantados los talleres de Reinosa, fueron ampliados en los años 23 y 24, a virtud de pedidos hechos por el ministerio de la Guerra a consecuencia de los planes de Defensa Nacional, y, finalmente, en los años 27 y 28, el programa de aumento de las Bases navales, la construcción de los cruceros "Baleares" y "Canarias" y de la serie de destructores, que ya se están entregando a la Marina hicieron necesarias nuevas instalaciones en Reinosa.

Como resultado de todas esas instalaciones, España, a partir de 1928, se encuentra en las mismas condiciones que todas las grandes potencias, o sea, que puede construirse su Marina de guerra con elementos nacionales; pero esto se ha conseguido a costa de sacrificios financieros que suponen cien millones de pesetas, incluídas las inversiones realizadas en otros talleres construídos en San Carlos (Cádiz), dedicados, con los de La Carraca, a la fabricación de torres, cañones, tubos lanza-torpedos y material de artillería de todas clases, los que están trabajando en la actualidad para los nuevos cruceros «Baleares» y «Canarias» y los destructores que va entregando Cartagena.

Tiene la Constructora un competente personal que goza de ganado prestigio. Sus técnicos llevan hoy el nombre de España en Asambleas y Congresos extranjeros con la misma autoridad que un británico y un yanqui, y nadie puede discutírsela, porque los cruceros, destroyers, submarinos y todas las unidades de nuestra Escuadra son sobradamente conocidas y alabadas por cuantos siguen de cerca los progresos de la Marina de guerra.

Es de hacer resaltar que las leyes y contratos que rigen las relaciones entre el Estado y la Constructora Naval, dieron a ésta ciertos márgenes para utilizar personal extranjero de toda clase; pero el espíritu nacionalizador de la empresa, puesto siempre al servicio de las directrices legales que le dieron vida, ha logrado que hoy día todo el personal directivo sea español, y sólo como excepción, y en algún puesto especial subordinado, queda algún personal extranjero.

La fabricación de artillería y la Constructora

La artillería de grueso calibre de los acorazados y parte de la de calibre medio de dichos buques tuvo que ser traída del extranjero.

Al ordenarse la construcción del crucero hoy denominado «República», de 5.500 toneladas, se obligó a que la artillería fuese de construcción nacional, y a este fin obedeció que los talleres de La Carraca, de que hemos hablado anteriormente, se habilitasen por la Constructora para ponerlos en condiciones de llevar a cabo la construcción de cañones hasta el calibre de 152,4 milímetros y los proyectiles correspondientes.

En estos talleres se han llevado y llevan a cabo, entre otros, la construcción de los cañones de calibres superiores a 10 centímetros que disfrutan todos los buques de nuestra flota moderna, que suman hasta hoy más de 200 piezas.

Al ordenarse la construcción de los cruceros «Baleares» y «Canarias», fué cuando erigió la Sociedad en San Carlos unos talleres para la construcción de torres, cañones y proyectiles hasta de grueso calibre. En ellos se lleva a cabo la construcción de siete torres y 14 cañones de 203 milímetros para los repetidos buques.

Los talleres de Reinosa son los que producen las grandes forjas para cañones, torres y montajes.

Ya hemos dicho antes que, anejo a éstos, la Sociedad construyó otros talleres de artillería para el Ejército, en los que ha construído cañones de costa, obuses de campaña y diversas baterías contra aeronaves, proyectiles para todos estos cañones y obuses y gran cantidad de proyectiles para cañones de costa, entre otras fabricaciones de menor importancia. Se eleva a cerca de quinientos el número de piezas entregadas.

La fabricación de motores

En 1921, adelantándose la Sociedad Española de Construcción Naval a los requerimientos del Estado, expuestos en la real orden de 20 de abril de 1922, inició la construcción de los motores «Diesel», de gran velocidad, para submarinos, a cuyo fin habilitó los talleres de Bilbao, con herramental ex profeso para esta índole de construcciones, de suerte que permitiera dar gran impulso a esta clase de trabajo.

Los primeros motores «Diesel» construídos fueron destinados a la propulsión de los submarinos «B-5» y «B-6», comprendiendo cuatro motores de tipo «Nelseco», de cuatro tiempos, ocho cilindros y capaces de desarrollar una potencia de 700 caballos cada uno a 370 revoluciones por minuto.

El peso relativamente ligero de estas máquinas para la potencia que debían desarrollar exigió el empleo de materiales especiales en su fabricación, y por ello, una de las primeras dificultades con que hubo de tropezarse al principio fué la obtención satisfactoria de fundiciones complicadas de hierro fundido acerado de gran resistencia ,de que estaban constituídos los cilindros, sus tapas, bastidores y zócalos.

Vencidas al fin todas las dificultades que hubieron de surgir en los comienzos de esta fabricación, se logró que todo este material de fundición especial fuese elaborado en los talleres de la Sociedad.

Del mismo modo, las piezas forjadas, tales como cigüeñales, bielas, ejes de distribución, etc., se logró también, por fin, elaborar estos elementos en los establecimientos de la Sociedad.

Estos cuatro, que fueron entregados a la Marina en 1925, están prestando desde entonces su servicio con resultado satisfactorio.

A estos motores siguió la construcción de una serie de diez más para la propulsión de los sumergibles "C" de tipo "Vickers", de cuatro tiempos, seis cilindros y capaces de desarrollar una potencia de 1.000 caballos cada uno a 450 revoluciones por minuto.

Estos motores, no obstante ser de mayor potencia que los primeramente construídos para los sumergibles "B", eran, sin embargo, de construcción más ligera que la de estos últimos, a cuyo efecto se utilizó el acero fundido en lugar del hierro fundido especial en los bastidores, tapas de cilindros, placas de asiento, etc., y por ello fué menester vencer igualmente, al principio, las dificultades inherentes al empleo de dicho material en piezas de espesores bien aquilatados y diseños bastante complicados, lo que pudo lograrse después de realizados diversos y cuidadosos ensayos en los talleres de la Sociedad.

Otro tanto aconteció con algunas piezas de forja, tales como bielas y ejes de distribución de acero de alta tensión o de aleaciones de acero níquel. Los ejes cigüeñales fueron fabricados también en los talleres de la Sociedad.

Todos estos motores fueron entregados entre 1926 y 1927, y desde entonces se hallan prestando su servicio satisfactorio en los sumergibles "C".

En 1929 concertó la Sociedad un contrato de licencia con la casa "Sulzer" para construir los acreditados motores «Diesel» patentados por dicha Casa en los talleres de la Sociedad, que desde entonces viene realizando casi sin interrupción para diversas atenciones; así resulta que, hasta la fecha, lleva construídos treinta y seis motores «Diesel» tipo "Naval-Sulzer" de distintos tamaños, tanto para servicios marítimos como terrestres (y con una potencia global de 10.130 caballos), y tiene actualmente en construcción ocho motores, también de diversas dimensiones, de una potencia global de 15.150 caballos.

Es de advertir que todos estos motores tipo "Naval-Sulzer" se construyen por completo en los talleres de la Sociedad con los recursos propios de la misma, sin que sea menester recurrir a ninguna ayuda ajena a la Sociedad para su fabricación.

Además de los motores mencionados, construye la Sociedad un tipo de motor rápido de potencia hasta unos 50 caballos, patente "Weber", de los cuales tiene suministrado bastantes unidades.

Como complemento de esta fabricación de motores, la Sociedad construye también compresores de aire de gran variedad de capacidades y presiones, de los cuales existen actualmente un gran número en servicio de buques de guerra y mercantes.

La Marina mercante y la Constructora

Independientemente de cuanto antecede, y sin que directamente haya afectado a las obras militares, la Naval, estimando que era de su deber aliviar las cargas del Estado con el auxilio que podían proporcionar las construcciones mercantes, y siguiendo la política de nacionalización que para éstas inició la ley de Comunicaciones marítimas, estableció los Astilleros de Sestao y adquirió la Factoría de Matagorda (Cádiz), y más tarde compró los Astilleros del Nervión.

Esto ha dado como fruto que España se haya podido construir la flota trasatlántica que posee: el «Colón», «Habana», «Magallanes», «Elcano», los tres cabos, «Santo Tomé», «San Agustín» y «San Antonio», son buena muestra de que la Constructora puede aceptar cualquier obra de Marina civil, por mucha que sea su importancia. El único barco de algún tonelaje elevado en que se trabaja ahora en los Astilleros nacionales es el «Dómine», de 10.000 toneladas, para la Compañía Trasmediterránea, que se está terminando en los talleres de Sestao.

En Astilleros del Nervión ha construído la Constructora material de ferrocarriles, locomotoras eléctricas y vehículos automóviles industriales.

Situación actual de la Sociedad

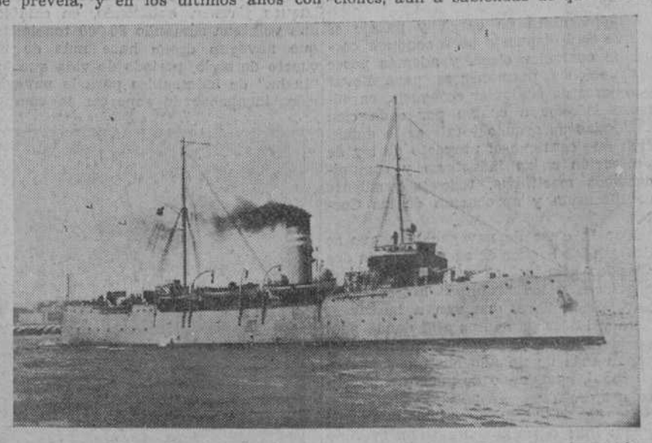
Hemos hecho un resumen de todas las actividades de la Constructora Naval en sus relaciones con nuestra Marina, que es la base de su vida industrial; podríamos también aludir a otros aspectos de ésta en construcciones de material ferroviario y eléctrico; pero eso no encaja en este trabajo, destinado a un número dedicado al mar; ahora, para final, queremos hacer unas referencias sobre su situación en el momento que escribimos estas líneas. No es la Sociedad Española de Construcción Naval capaz de tratar de fingir una crisis para conseguir ayudas oficiales; no. La conocemos a fondo hace muchos años y sabemos de sobra que cuantos elementos trabajaron y trabajan en ella en crear tan magna industria, siempre ponen por delante la buena fe y su sentimiento de amor a la Patria, que quizás sea doloroso decir, pero que es la realidad en el orden mercantil, les ha perjudicado extraordinariamente.

A unos doscientos sesenta y siete millones de pesetas se eleva la cantidad invertida por la Sociedad en sus instalaciones, pagadas primero con el capital social, después con emisiones de obligaciones, que autorizaba a hacer el porvenir seguro que para la Sociedad se preveía, y en los últimos años con disponibilidades, o sea con deuda flotante, cuya consolidación, con un aumento del capital social y con nuevas emisiones de obligaciones, era imprescindible realizar.

Desgraciadamente, en la última parte del crecimiento de la Sociedad, la crisis industrial y económica que se inició en 1930 impidió completar el programa financiero, y cuando en el año 1932, no pudiendo ya prolongarse la situación y siendo imposible la emisión de acciones por la falta de trabajo que la Sociedad ya sufría, se crearon sesenta millones de pesetas de obligaciones hipotecarias, fué imposible colocar en el mercado más que una pequeña cantidad, y el resto sólo ha servido para garantizar créditos con la consiguiente anulación de los mismos y considerable aumento en las cargas financieras.

Empezó la crisis industrial y económica en el momento más peligroso del desenvolvimiento de la Sociedad, y al impedir desarrollar y completar el plan financiero que las nuevas instalaciones últimamente hechas requerían, la dejó en situación pésima para la lucha, con un capital de acciones escaso, un volumen de obligaciones de imposible colocación en un mercado enraecido, y una deuda flotante enteramente desproporcionada a su marcha industrial, que en los años de falta de trabajo y mal rendimiento de éste que se avecinaban había de traer, como ha traído, considerables pérdidas del haber social.

No es de extrañar que la marcha financiera de la Sociedad se haya resentido de la excesiva rapidez de su evolución industrial, que constantemente ha obligado a montar nuevas instalaciones cuando aun no habían empezado a dar rendimiento las hechas como obligación inherente a contratos anteriores; a emprender dificilísimas fabricaciones, entrando, desde luego, en la plena producción que los contratos exigían; y en muchos casos a montar estas instalaciones y emprender estas fabricaciones, aun a sabiendas de que su subsistencia y posible aprovechamiento estaba fundado en programas que sólo existían con el carácter de proyectos.



Cañonero "Dato", uno de los tres que forman la segunda serie de los construídos por la Sociedad Española de Cosntrucción Naval

Tal es la situación de una gran empresa que agrupa muy diversas actividades industriales, nacionalizadas a costa de muchos y continuos esfuerzos; que es, por la especialidad de sus trabajos y las zonas propiedad del Estado en que realiza gran parte de ellos, un instrumento de aplicación a los fines de la defensa nacional, como se ha reconocido con destacada unanimidad por todos los Gobiernos, y que tiene a su servicio más de doce mil hombres, entre el personal de todas clases y esto sin contar el de las múltiples industrias y actividades comerciales que están en relación con ella, que reciben sus pedidos y cuyas organizaciones e importantes instalaciones están trabajando para la Constructora. Tal sucede, por ejemplo, con Altos Hornos de Vizcaya; con la Constructora Nacional de Maquinaria Eléctrica (fábricas en Reinosa y Córdoba); con la Sociedad Española del Acumulador Tudor; Experiencias Industriales, de Aranjuez; Unión Española de Explosivos; Electra, de Viesgo; Gallega de Electricidad; Sevillana de Electricidad; Pirelli y Compañía y otra multitud de firmas proveedoras, que sería prolijo enumerar.

La Constructora Naval, como antes queda dicho, puso su fe y su patriotismo al servicio del país, y sin titubeo y sin regatear su esfuerzo realizó cuanto de ella demandaron las leyes y los Gobiernos.

La labor, como humana, podrá juzgarse errónea en algún aspecto: pero el altruísmo con que la realizó y la realidad de haber dotado al país de cuanto éste necesitaba y de ella se demandó hay que reconocerlos y agradecerlo a fuer de españoles.

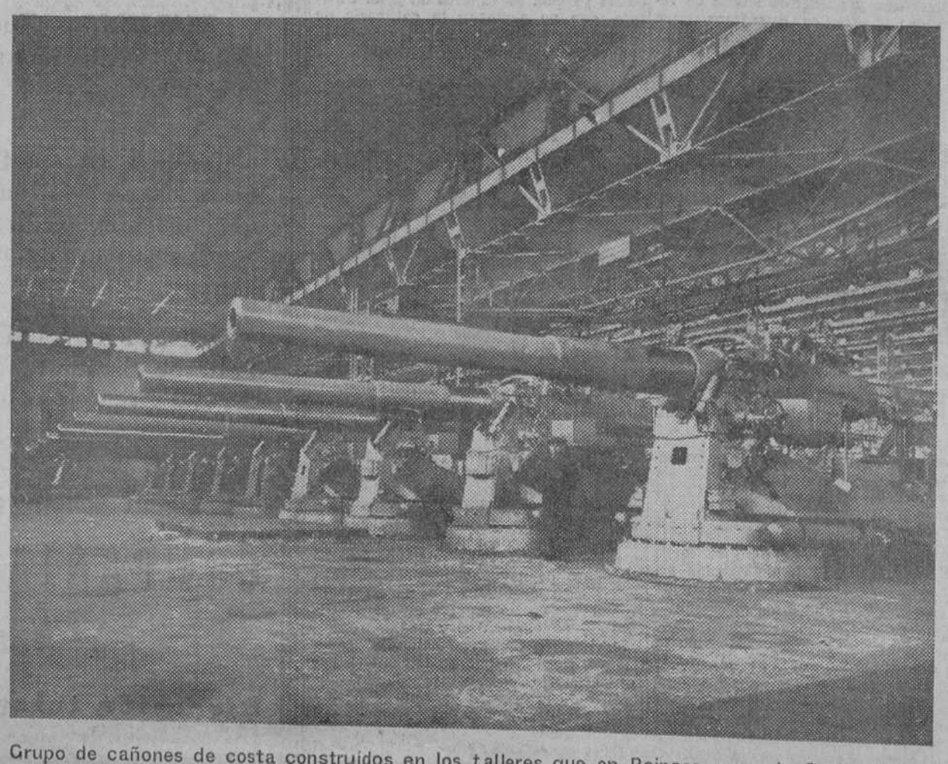
Con esta misma y patriótica fe se sostiene y por ella tiene el convencimiento de que sus actividades, que son de España, alcanzarán de nuevo el grado de pujanza que han tenido y que fundadamente hacen esperar los proyectos que el Gobierno tiene y la evolución que con optimismo ofrece el país hacia cuanto se refiere a la defensa nacional.

J. MURCIANO

Los teléfonos de EL DEBATE son: 21090, 21092, 21093 21094, 21095 y 21096

Los acorazados "España" y "Jaime I" y los cruceros "Libertad", "Almirante Cervera" y "Miguel de Cervantes", todos ellos obra de la Sociedad Española de Construcción Naval en los arsenales de El Ferrol

Serie de obuses de campaña que para nuestro Ejército han sido fabricados en los talleres de Reinosa



Grupo de cañones de costa construídos en los talleres que en Reinosa posee la Sociedad Española de Construcción Naval

LA ARTILLERIA EN LA MARINA

La dirección, base de toda Escuadra. Experiencias Industriales en Aranjuez construye todos los complicados aparatos de relojería que precisa un buque de guerra para la actuación eficaz de sus cañones. Así como los proyectores eléctricos para la iluminación a grandes distancias. Labor entusiasta de la oficialidad en sus centros de prácticas

El afán lógico de nacionalización de industrias de vital interés para la defensa de nuestro territorio ha comprendido una especialidad, sin la cual de poco servirían los potentes medios de defensa artillera que España puede construir actualmente, dada la capacidad técnica e industrial adquirida por grupos españoles, siempre atentos a lograr para nuestro país la independencia industrial tan necesaria, sobre todo en caso de posibles conflictos internacionales.

La especialidad a que nos referimos es la necesaria para la construcción de las modernas estaciones de dirección de tiro, constituídas en esencia por un conjunto de aparatos que permiten mante-

Vista general del taller de Dirección de Tiro, donde se aprecia toda la complicada maquinaria del mismo

ner constantemente apuntados los cañones de una instalación artillera a la posición futura del blanco, y de modo que pueda abrirse el fuego a mayor distancia que el del enemigo, respondiendo, en lo que a tiro naval se refiere, al principio de la "prioridad", uno de los fundamentales para el tiro indicado en la moderna acepción de los especialistas: "Dar desde más lejos".

Cuando las velocidades de los barcos y el alcance de su artillería eran pequeños el problema no ofrecía grandes dificultades, pero el aumento de las primeras, la rapidez conseguida en la maniobra del buque moderno y las grandes duraciones de vuelo de los proyectiles obligan a introducir en los datos iniciales, de un modo preciso, las predicciones debidas a la velocidad del barco propio y del enemigo, y las consiguientes a las modificaciones en las trayectorias por efecto del viento, densidad del aire, etc. Si a esto se une la rapidez obtenida en la realización de las salvas, como consecuencia de los grandes progresos de la Artillería, se comprenderá la necesidad de dotar al armamento de los barcos de ciertos elementos que permitan calcular rápidamente las diferentes leyes de variación, tendiendo, naturalmente, al funcionamiento automático del sistema. Así nacieron las direcciones de tiro, cada día más perfectas, elemento imprescindible y fundamental de la Artillería y contrincante del único enemigo del cañón: las leyes. "Contra las leyes luchan las direcciones de tiro", frase del culto capitán de corbeta don Indalecio Núñez, en su interesante libro "VI siglos de Tiro Naval".

La precisión y oportunidad de intervención de los aparatos componentes de una estación de tiro es de tal naturaleza, que ellos mismos denuncian los errores cometidos al estimar o medir la velocidad e inclinación del barco enemigo, y logran en pocos segundos "purificar" todos los datos para llegar a la exactitud que los mismos requieren.

No es éste lugar apropiado para confiar a un técnico el enunciado claro y detallado del problema que resuelven las estaciones de tiro, y menos para dar cuenta de las soluciones aportadas por la técnica de los diferentes países. Nuestra misión se reduce a poner de manifiesto la importancia del problema en sí y los rasgos generales comunes a todos los sistemas empleados para su resolución. Estos se hallan constituídos por elementos ópticos de medición de distancias y obtención de valores angulares montados sobre torres directoras, situadas a bastante altura, que eléctrica y automáticamente transmiten dichos datos a estaciones calculadoras de funcionamiento automático también, las tos de tiro necesarios para mantenerlos cuales envían a los cañones los elemenapuntados a la futura posición del blanco, en espera del momento oportuno de la ejecución de la salva que ha de ordenar el director de Tiro, al cual nos referiremos después. En la torre directora deben ir sólo los aparatos destinados a tomar los datos del blanco, alza directora para apuntar los cañones en fuego dirigido y demás aparatos necesarios para transmitir órdenes, hacer fuego y observar el tiro una vez que cae la salva. En la estación calculadora o transmisora se encuentran los aparatos que calculan las distintas correcciones motivadas por las variables diversas que influyen en el tiro, las cuales, una vez combinadas adecuadamente, nos dan el alcance y la deriva, que sirven para dirigir las piezas y transmiten por medios apropiados los datos que calcula, constituyendo así dicha estación el "cerebro del sistema".

A éste acuden los datos iniciales obtenidos en la torre directora, la cual puede recibir con todos sus aparatos los movimientos de orientación necesarios paar la rápida aparición de la imagen del blanco en el campo de los elementos ópticos. Así, pues, la estación calculadora recibe en su reloj calculador la distancia dada por el telemetrista, la inclinación y la velocidad, datos todos del buque enemigo; recibe también, mediante receptores adecuados, las variables del viento aparente, la demora del blanco

Sala de verificación de piezas componentes de aparatos de Dirección de Tiro en los talleres de Aranjuez

obtenida de la orientación de la torre y las guiñadas del buque propio, que son corregidas automáticamente por un mecanismo controlado por la aguja giroscópica. Por último, también se introducen en el reloj, mediante volantes adecuados, el coeficiente balístico y la velocidad propia, así como también las correcciones por observación después de verificada la salva.

Con todos los elementos introducidos, el reloj calcula el alcance, distancia actual, más la predicción en distancia, y la deriva, datos que va suministrando automáticamente y sin interrupción, aproximándose al valor exacto de las correcciones que por error, al introducir alguna variable, pudieran no participar al principio de esta exactitud.

Una vez obtenido el alcance y la deriva, para dirigir los cañones al blanco se pueden seguir dos procedimientos: Puntería dirigida por el alza directora o puntería directa por las alzas locales de las piezas. En el primer caso, el alza directora es la que recibe los datos del reloj calculador, y al apuntar el blanco transmite a los cañones los ángulos de orientación y de elevación para la posición futura del blanco. Dichos ángulos son recibidos por los cañones en receptores apropiados del tipo de "seguir agujas", y al coincidir en ellos las agujas mecánicas de cada receptor, que son las que participan del movimiento que se le da al cañón, con las agujas eléctricas que acusan el movimiento del alza directora, se tendrán correctamente orientados los cañones. Existen, además, las correcciones por inclinación de plataforma, por temperaturas de las pólvoras y por diferencias en la velocidad inicial del proyectil, las cuales se efectúan automáticamente en cada receptor, previa la introducción de los datos correspondientes. El sistema corrige también por separación de las piezas en el sentido horizontal y por diferencias de nivel de las mismas.

Creemos suficiente lo expuesto para que el lector forme juicio acerca de la serie de mecanismos necesarios para materializar funciones tan diversas que han de responder a las mayores exigencias en precisión, ocupar poco espacio, ofrecer gran robustez y presentar un conjunto de muy fácil manejo, teniendo en cuenta el momento de la intervención de tan importante servicio y la necesidad de huir en éste del factor personal, puesto que dicho servicio, en muchos de sus aspectos, corre a cargo de personal de marinería, al cual no puede exigirse dotes especiales ni someterse a un largo período de instrucción.

En España no podía quedar desatendido un problema de esta naturaleza desde el punto de vista de la construcción nacional, y desde hace años se interesó en dicho problema uno de nuestros más importantes grupos industriales, confiando a los talleres de Aranjuez de "Experiencias Industriales", S. A., la fabricación de la mayor parte de los aparatos componentes de las estaciones de tiro, mediante una información de toda garantía que constantemente va respondiendo a los grandes progresos de la técnica especialista. Todo ello ha exigido la imposición de sacrificios de diferentes órdenes, hasta llegar al momento actual, en el que técnicos y operarios españoles, con el empleo de materiales nacionales y maquinaria de verdadera precisión, apropiada a este género de trabajos, atienden con absoluta garantía a la fabricación de la gran variedad de elementos que integran las estaciones a que venimos refiriéndonos, con la sola excepción, hasta la fecha, de la parte esencialmente óptica. Ahora bien; en cuanto a esta parte, cuyo desarrollo constituye un problema eminentemente nacional, desde muy diversos aspectos, nuestros Poderes públicos, asesorados por técnicos ópticos españoles, entusiastas de su especialidad y perfectamente capacitados, tienden a solucionar rápidamente este problema, y es de esperar que en breve desaparezca la excepción antes aludida, contando España con todo lo necesario para conseguir por sí la máxima eficacia de las instalaciones encargadas de nuestra defensa.

Por el momento, los talleres de Aranjuez, ayudados por importantes Sociedades nacionales, con las cuales mantienen íntima relación, están llevando a cabo la fabricación de una gran parte de los elementos de la dirección de tiro de los modernos cruceros "Canarias" y "Baleares", la casi totalidad de la correspondiente a los destructores tipo "Antequera" y el completo de las destinadas a los buques que se construyen actualmente para el Gobierno mejicano. Tiene estudiadas también otras estaciones de tiro con aplicación a nuevas unidades que se construyen actualmente para nuestro Gobierno.

No juzgamos necesario hacer hincapié sobre la calidad de las instalaciones de que disponen dichos talleres para la labor que les está encomendada, aun cuando sí merece llamar la atención sobre la existencia de un control severísimo de piezas fabricadas y en fabricación, a cargo de un personal perfectamente capacitado para funciones de esta índole, que funciona en un lugar apropiado y cuenta con los elementos de medición más perfeccionados hasta la fecha, dada la necesidad de responder a las tolerancias tan estrechas que exige el funcionamiento del sistema.

Intimamente ligada a la especialidad de que nos venimos ocupando está la de proyectores de iluminación a distancia y dirección de estos proyectores, de acuerdo con la de tiro de los cañones. A ella atiende también "Experiencias Industriales", mediante instalaciones especialistas. No se ha pretendido dar nueva solución al problema de iluminación a distancia, sino se ha considerado como punto de partida el resultado alcanzado ya por importantes casas especialistas extranjeras, y ha convertido dicha Sociedad en industria nacional la fabricación de todos los elementos de proyectores que venían siendo objeto de importación, excepto los espejos reflectores, sin perjuicio de ir introduciendo cuantas mejoras aconseje la verdadera práctica consiguiente a la lucha en el taller con la materialidad de la fabricación, en la inteligencia de que se trata de una construcción delicada cuyo perfecto funcionamiento no es fácil conseguir, no sólo por lo que se refiere a la lámpara automática de alta intensidad de que van dotados los proyectores de gran potencia, sino por los elementos que lleva consigo la transmisión a distancia empleada en la mayor parte de las instalaciones de este género fabricadas y en fabricación por los talleres de Aranjuez. Desde que iniciaron éstos la práctica en la especialidad de proyectores, en época relativamente reciente, han sido favorecidos con encargos de verdadera importancia para nuestro Gobierno y para alguno extranjero, consistentes en proyectores de 25, 45, 60, 90 y 120 centímetros, con un total de 60 unidades, dotadas las de mayor tamaño de lámpara de arco de alta intensidad, espejo parabólico de cristal, mecanismos para la transmisión a distancia, y en general, de los elementos necesarios a la máxima eficacia que puede exigirse en la actualidad a los aparatos de esta naturaleza.

No podemos abandonar esta ligera información sin cumplir por nuestra parte con el deber de dar cuenta de la existencia de organismos dependientes del ministerio de Marina, sin los cuales perdería su eficacia la labor que viene desarrollando nuestra industria en relación con la especialidad de dirección de tiro. Estos organismos, que son las Escuelas de Tiro Janer, de Marín (Pontevedra), la Junta de Métodos y la Escuela de Armas Submarinas de Cartagena, bajo la dirección de la Sección correspondiente del ministerio, constituyen la autoridad a cuyas órdenes funciona la industria especialista, impone los métodos, marca las características del sistema y de los aparatos, vela por el exacto cumplimiento de sus instrucciones, juntamente con la Inspección Oficial cerca de los talleres, y crea, mediante cursos especialistas, a oficiales de Marina, el director de Tiro, cuyo papel no encontrará una descripción más perfecta que la contenida en el siguiente párrafo, que nos hemos permitido copiar del libro antes aludido "VI siglos de Tiro Naval":

"El personal es función de las armas, como éstas son de los principios, aun cuando las leyes que rijan sus variaciones escapan al rigorismo matemático. En el primer período culmina el cabo de cañón. Este, con su entrenamiento, maneja el arma y todas las jerarquías superiores limitan su acción al consejo, por no ser activa su participación en el combate de artillería. Con la adopción del alza pierde sencillez el arma y ésta se complica más y más con la introducción de los cierres, los montajes, etc., imponiendo al condestable, cuya competencia reina hasta la aparición de las direcciones de tiro, mecanismo perfecto, pero sin alma, pues aunque tenga cerebro para calcular y ojos para ver, no sabe ni puede relacionar entre sí ambos elementos. El alma radica en el director de tiro, pero no por ello puede creerse que sobran las jerarquías subordinadas, antes al contrario, en la actualidad son imprescindibles, interin la política no decida el desarme absoluto."

Algunos de los proyectores eléctricos construídos en Experiencias Industriales para buques de guerra. De estos proyectores lucirán varios en los buques hechos para la Escuadra mejicana

LA FABRICACION NACIONAL DE MAQUINARIA ELECTRICA

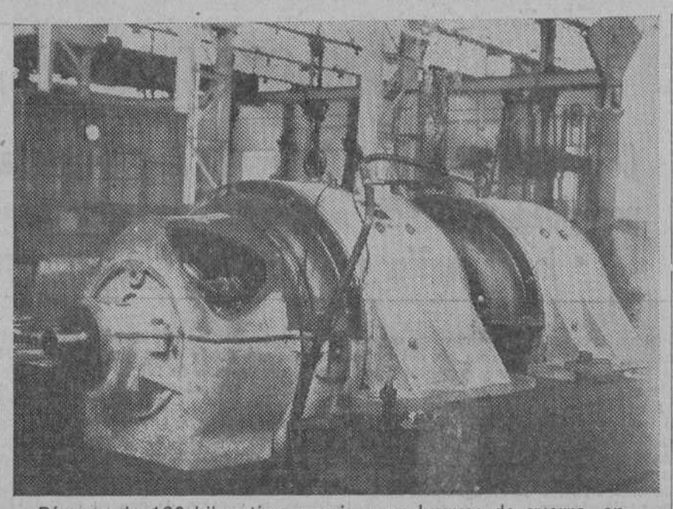
Sabido es qua la Constructora Nacional de Maquinaria Eléctrica fué constituída por la Sociedad Española de Construcción Naval, la Sociedad Española de Construcciones Electro-Mecánicas, el Banco de Bilbao, la Westinghouse Electric Internacional Company y Le Material Electrique Schneider Westinghouse, para fabricar en España alternadores, dínamos, motores, grupos convertidores, transformadores, aparellaje de alta tensión y material diverso, todo ello en unidades y tipos de tal capacidad que no producía la industria nacional. Para lograrlo hubo de habilitar convenientemente su fábrica de Córdoba y montar una fábrica de nueva planta en Reinosa, contigua a los Talleres de la S. E. de C. N., dotando a ambas fábricas de las instalaciones nuevas, adecuadas y especialísimas, que permiten realizar aquellos trabajos con arreglo a los métodos más modernos y perfectos.

Dentro de la labor general, Córdoba está especialmente dedicada a construcción de material eléctrico del tipo de serie de tamaño hasta unos 150 HP.; y Reinosa a la de maquinaria eléctrica, de tamaño mediano y grande; hay, pues, todas las posibilidades necesarias para abastecer el mercado eléctrico de motores, dínamos, alternadores y transformadores, cualquiera que sea el tipo que se necesite, corriente o bien especial, viniendo a constituir por primera vez dentro del correspondiente sector de la industria nacional una Empresa cuyo advenimiento era de desear, muy particularmente con el carácter que ofrece, de reunir, junto con unas condiciones de la más amplia responsabilidad técnica, las de una capacidad industrial adecuadamente proporcionada a las máximas exigencias de las instalaciones eléctricas modernas.

La maquinaria en tipo medio y grande requiere una parte mecánica importante, que no cabe obtener sino en talleres de la importancia de los que la Naval posee en Reinosa. De aquí la ventajosa situación, en cuanto al mercado, de la C. N. de M. E. por las posibilidades que puede ofrecerle sin el dispendio de consideración que para ello hubiera representado tener que fabricar por sí esos elementos. Tal es la razón de proximidad de la nueva fábrica a los talleres de Reinosa de la Naval, de la que se provee y a la que cuenta como principal cliente, atendidas la garantía de las fabricaciones eléctricas y su más completa nacionalización.

Así se comprende que en el terreno de las instalaciones navales, la CONSTRUCTORA NACIONAL DE MAQUINARIA ELECTRICA haya hecho muy pronto la demostración de su pujanza con motivo de varios encargos que le han sido confiados y realizó con pleno éxito, habiendo sido el primero importante de ellos el suministro efectuado ya en el año 1932 de seis dínamos de corriente continua de 300 kilowatios para su acoplamiento a turbinas de vapor, como generadores principales de energía eléctrica, a bordo de cruceros de nuestra Marina de guerra. A este pedido siguieron otros de dínamos de 100 kilowatios y otros varios.

Al efectuar sus compras haga referencia a los anuncios leídos en EL DEBATE



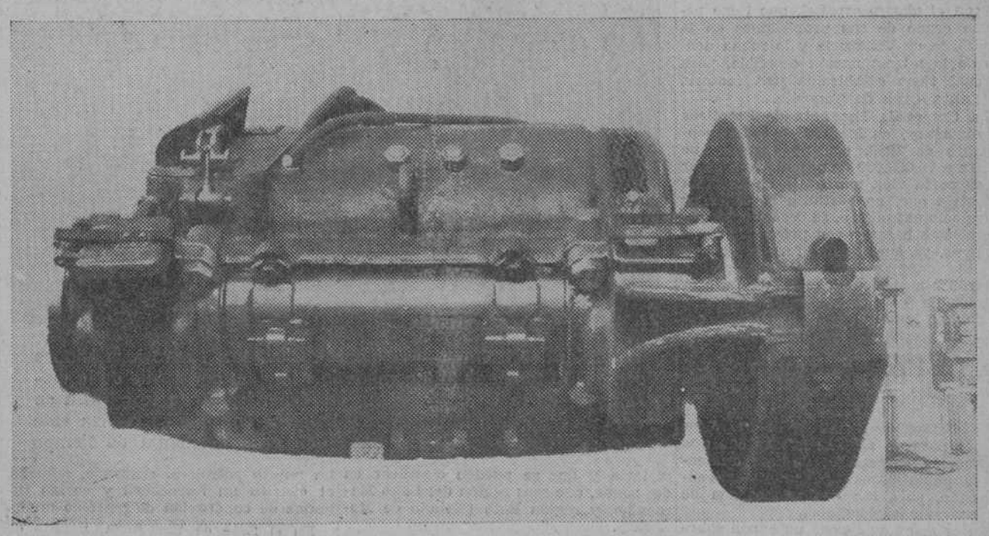
Dínamo de 100 kilovatios, propio para buques de guerra, en el banco de pruebac

Las instalaciones eléctricas a bordo de los barcos de la flota mejicana construída en España han dado también a la CONSTRUCTORA NACIONAL DE MAQUINARIA ELECTRICA una ocasión favorable de mostrar su gran pericia en la fabricación de material marino especial, pues que en su totalidad el material eléctrico principal y auxiliar de dichas instalaciones ha sido ejecutado en las Factorías de Reinosa y de Córdoba, que, aparte del crédito que logró a raíz de sus fabricaciones para la Marina, la CONSTRUCTORA NACIONAL DE MAQUINARIA ELECTRICA ha obtenido unos resultados no menos lisonjeros, orientado su esfuerzo en la producción, entre otros sectores, por ejemplo, en motores de tracción, que únicamente ella construye en España, habiendo suministrado ya un lote de ellos, en tipo de 114 HP., a la Compañía Metropolitana de Madrid, y otro lote de tipo mayor, o sea de 230 HP., para las líneas electrificadas de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España.

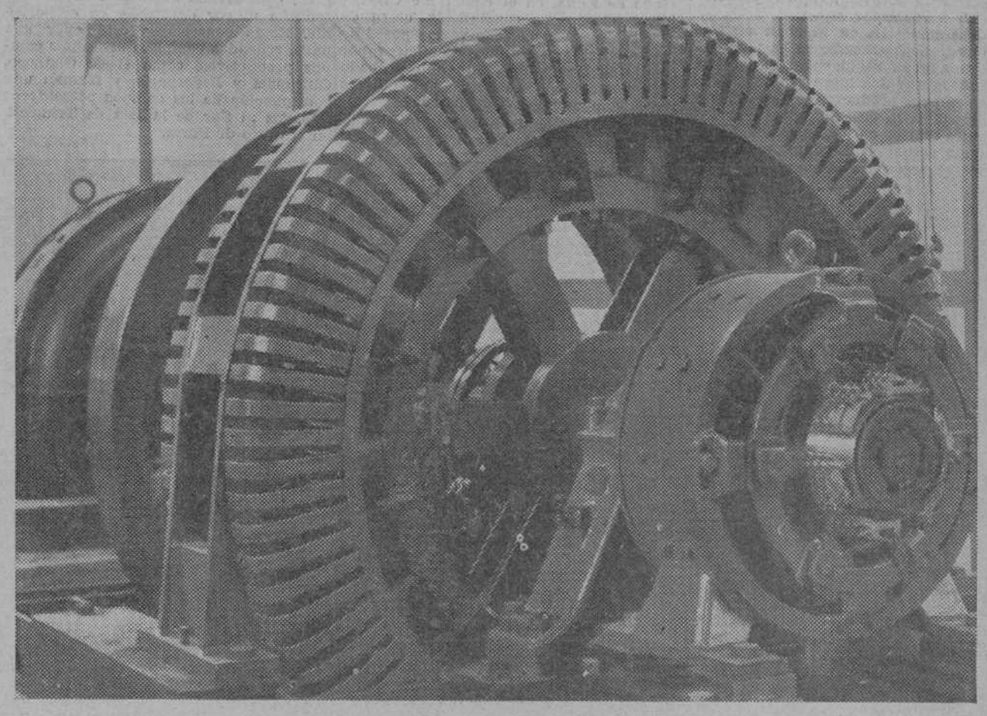
Destaca también por su significación el hecho que en la Factoría de Reinosa ha sido construído totalmente un tipo de máquina como es un alternador de alta tensión de 770 KVA. de potencia, del peso de cerca de 14 toneladas, suministrado en 1933 a la Electra Carcar para formar grupo generador con una turbina hidráulica de 1.200 caballos, que gira a la velocidad de 250 revoluciones por minuto.

También ha fabricado esta Sociedad la maquinaria eléctrica que forma parte de la propulsión del "Artabro" y de esta misma especialidad ha recibido un nuevo pedido para un remolcador para Pasajes.

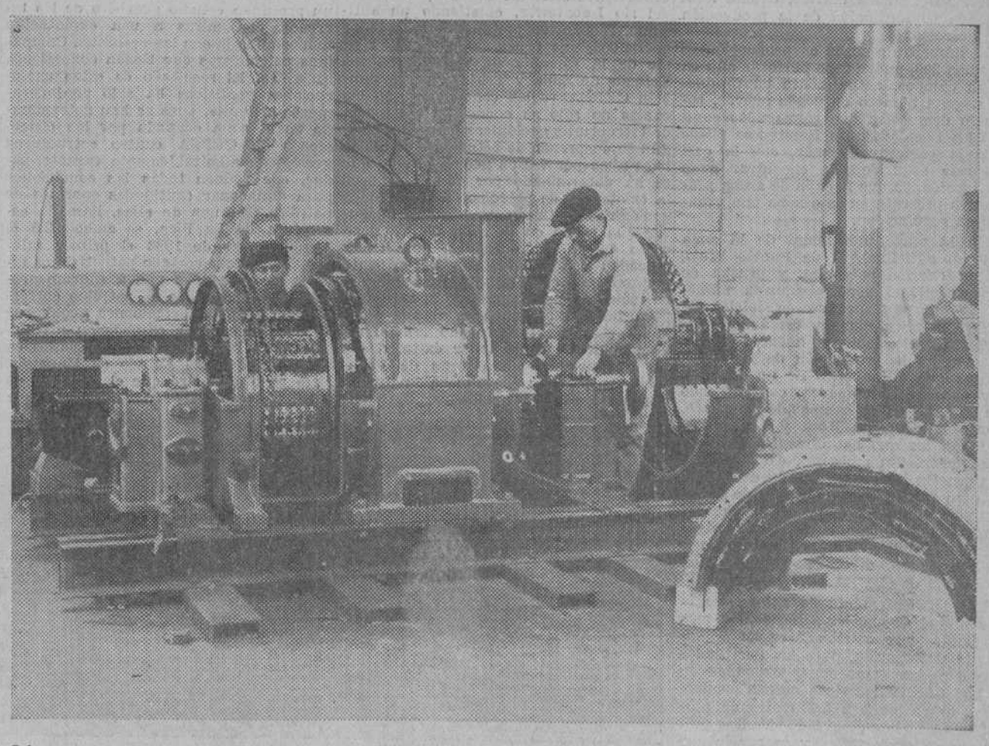
Tenemos, pues, en España una Empresa, cual la CONSTRUCTORA NACIONAL DE MAQUINARIA ELECTRICA, capaz de dotar al país de máquinas eléctricas que antes, tanto por la complejidad de su tipo y por la importancia de sus dimensiones, habían de importarse del extranjero, con grave daño de la economía nacional, desde múltiples aspectos.



Motor de tracción, construído en la factoría de Reinosa, en curso de prueba



Alternador de 770 kilovatios, fabricado por Constructora Nacional de Maquinaria Eléctrica para la Electra Carcar, con un peso de catorce toneladas



Dínamos de 300 kilovatios, antes de ser sometida a sus pruebas de plataforma, construída para la Marina de guerra

La Compañía Española de Petróleos, única Empresa nacional propietaria de concesiones y producción petrolífera

Con las concesiones de Venezuela, España podría asegurarse una gran parte de su consumo de combustibles líquidos, sin necesidad de acudir a proveedores extranjeros. La obra que representa la refinería de Santa Cruz de Tenerife para la población y su puerto. Conviene ayudar a una Empresa que produce pingües beneficios a todos

El petróleo y nuestra economía

España no cuenta, desgraciadamente, en su territorio con yacimientos petrolíferos; hasta la fecha, los sondeos hechos en distintas provincias y los reconocimientos llevados a cabo en varias zonas no dan hasta ahora existencias de combustible líquido en el subsuelo nacional. Así como hace años tenemos resuelto el problema del abastecimiento de combustible sólido o carbón, el del aprovisionamiento de gasolinas y aceites pesados, sigue preocupándonos por la carencia, dentro de los límites del territorio en que se asienta la soberanía española, de pozos productores de petróleos. Esto se agravaba aún con otra circunstancia más difícil para independizarnos en el abastecimiento de esa clase de combustibles, que era el que en España no existiese ninguna empresa o entidad privada propietaria de concesiones petrolíferas, a semejanza de lo que ocurre en otras naciones, que de este modo se aseguran el aprovisionamiento de un producto tan indispensable en el caso de cualquier contingencia bélica. Pero este segundo aspecto de tan vital interés para la economía patria está plenamente resuelto, ya que hoy cuenta con la Compañía Española de Petróleos, sociedad privada, constituida con el ahorro español, que tiene petróleo crudo de sus propiedades en la República de Venezuela y lo refina dentro de la misma nación española, para lo cual tiene establecida una factoría en Santa Cruz de Tenerife.

La Compañía Española de Petróleos se constituyó en Madrid en 26 de septiembre de 1929, con un capital que monta a 75.000.000 de pesetas, y a pesar de su corta vida mercantil, es hoy una industria que, no obstante la crisis en el negocio petrolífero, se desenvuelve sobre sólidas bases y con prósperas perspectivas, ya que a estas fechas ha conseguido cumplir los dos fines que la crearon: la nacionalización de la producción de petróleo y el refino del mismo; cómo logra ambas cosas es el objeto que motiva las líneas sucesivas.

La CEPSA como productora

La Compañía Española de Petróleos cuenta para su abastecimiento con una producción susceptible de irse aumentando paulatinamente, como viene sucediendo, pues sus concesiones son de un porvenir espléndido.

En primer lugar tiene un canon sobre la producción de las zonas marítimas I, II y III en el Lago de Maracaibo, de Venezuela, explotadas por la Lago Petroleum Corporation, cuya superficie es de 9.874 hectáreas.

La producción en la zona marítima del Lago de Maracaibo se ha mantenido con una gran regularidad, permitiendo esto asegurar una larga y próspera vida a los campos productores. Este censo ha producido a la CEPSA entre 3 y 4.000 barriles diarios en los años 1929 a 1932, estando actualmente comprendido entre 2 a 3.000 barriles diarios, debida a la política de limitación de la producción del petróleo.

El número de pozos en producción es de unos 200, pudiéndose perforar aún en estos campos, actualmente en producción, gran número de pozos nuevos, como lo demuestra que sólo en los campos La Rosa y Punto Benítez se puede todavía perforar 90 más, con la casi absoluta seguridad de encontrar gran producción, ya que la capa de arena productiva presenta en esta zona una grandísima regularidad.

En la parte meridional de la zona hay un anticlinal, el de Pueblo Viejo, de un enorme potencial, y prueba de ello es que el pozo «Lagunita número 1» dió una producción inicial de 35.000 barriles diarios, cerrándose inmediatamente, debido al acuerdo de restricción en la producción de las Compañías que allí operan de no explotar por ahora esta comarca, concentrando los trabajos en los campos de Ambrosio, Punto Benítez, La Rosa y Lagunillas, que son los que actualmente están en producción. Sin embargo, este pozo de exploración ha demostrado la existencia de otro campo de producción de grandes perspectivas, y asimismo ha demostrado la posibilidad de que existan otros campos petrolíferos en la zona del Lago de Maracaibo, afectada por el canon propiedad de CEPSA.

Independientemente de esto, cabe la posibilidad de que haya horizontes más profundos cuya existencia es por el momento desconocida, pues las Sociedades que explotan estas zonas ocupadas en el beneficio de las ricas arenas productivas entre los 3 a 5.000 pies de profundidad, no han efectuado taladros profundos de exploración, y es sabido que la técnica moderna, con sondeos hechos con facilidad hasta 10 a 11.000 pies de hondura, está encontrando con muchísima frecuencia, en campos de características geológicas como las del Lago de Maracaibo, nuevos y potentes yacimientos productivos.

En resumen, que no sólo lleva el censo una producción normal, sino que se puede manifestar que tiene asegurada una vida próspera durante muchos años, no ya sólo a base de lo actualmente reconocido, sino con una ampliación a nuevas perforaciones.

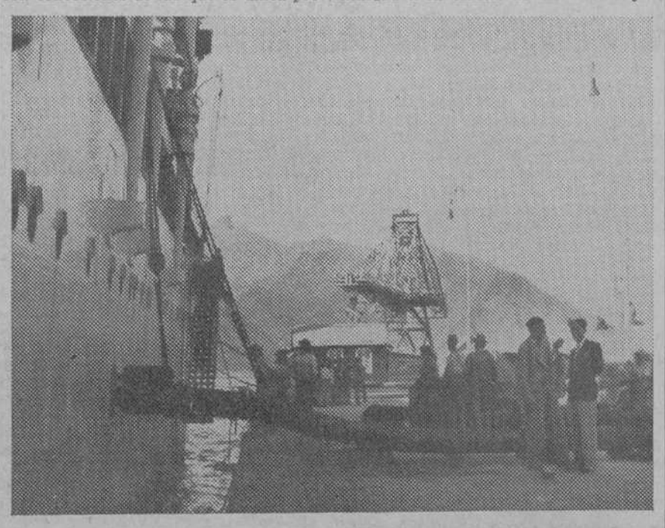
Además del censo, la CEPSA cuenta con concesiones de las que es única propietaria y que se pueden clasificar en dos zonas, que son: región del Lago Maracaibo, y región Este (Estado de Monagas).

Uno de los distritos más interesantes, situados en la orilla occidental del Lago Maracaibo, es el de Perijá, en el Estado de Zulia, en el cual tiene CEPSA gran número de concesiones, cerca de las cuales se han hecho varios pozos de investigación y estudios geofísicos por distintas Compañías, que han probado la existencia de estructuras favorables para la acumulación de petróleo.

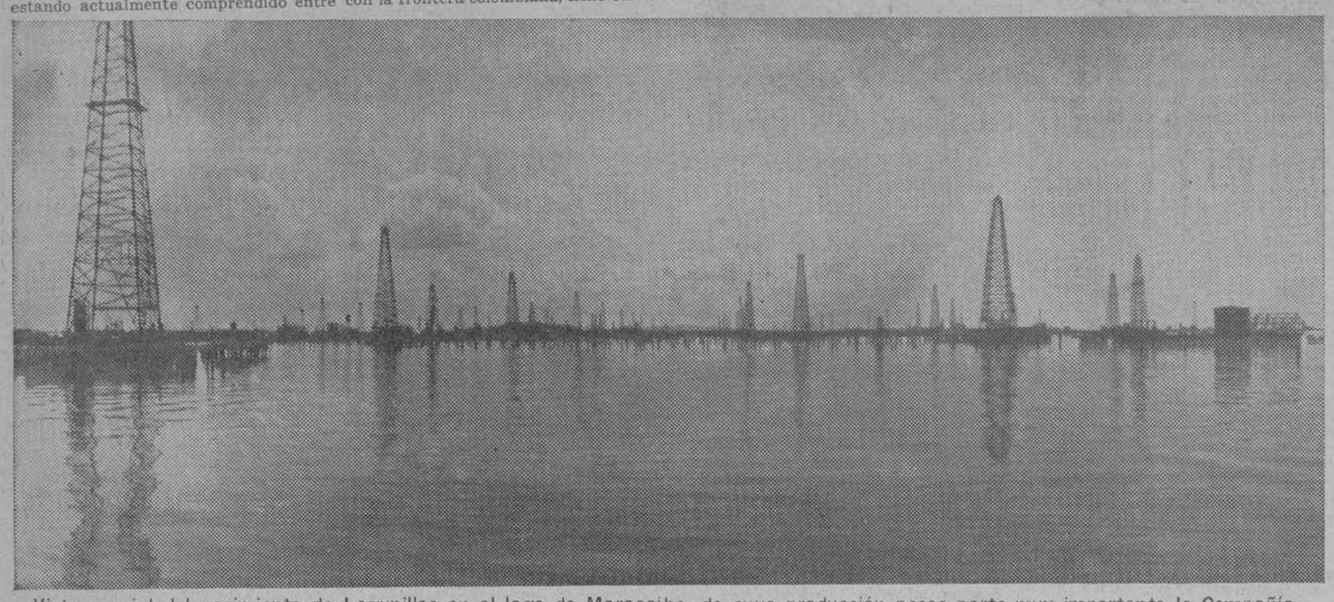
En el Estado de Táchira, que linda con la frontera colombiana, tiene CEPSA concesiones situadas al Sur y al Norte del río Lobaterita, existiendo un anticlinal, reconocido por distintos trabajos geofísicos, que cruza las mismas, y al pie de la serranía de Trujillo, en los Estados de Zulia y Trujillo, posee también CEPSA varias concesiones, en las cuales no sólo se conoce la existencia de estructuras geológicas favorables, según se desprende de estudios efectuados hace años por varios geólogos, sino que se ha determinado por varios sondeos la existencia de petróleo en tres ramos geológicos distintos, pudiéndose asegurar que tanto en la zona de Yaguasa como en la de Pedregosa, donde hay ubicadas concesiones, son de evidente porvenir, e incluso es muy probable que en reciente renacimiento de la actividad perforadora en Venezuela, alguna Compañía efectúe, en fecha no lejana, algún sondeo, que de tener éxito, dadas las formaciones petrolíferas de Venezuela, valoraría sobremanera la importancia de estas propiedades.

Muy interesantes son también las concesiones que posee en el distrito de Miranda, del Estado de Zulia, situadas al levante del estrecho que une el Lago de Maracaibo con el Mar Caribe. Estas concesiones están situadas estratégicamente, no sólo por su proximidad al campo en producción del Mene, sino por cruzarlas anticlinales reconocidos como petrolíferos, teniendo estas concesiones, además, la ventaja de que su explotación sería fácil y económica por su proximidad a la ciudad de Maracaibo y a un puerto petrolero, cruzando, además, el distrito un ferrocarril y varias tuberías de conducción de petróleo crudo.

En el Este de Venezuela, Estado de Monagas, posee CEPSA unas 37.437 hectáreas de concesiones petrolíferas, situadas estratégicamente en esta región, considerada como una de las que tendrán mayor desarrollo en el porvenir. Estas concesiones están por una parte rodeadas completamente por campos productivos, como el de Guanoco, Quiriquiri y Pedernales, y forman una continuación de los campos petrolíferos situados al Sur de la Isla de Trinidad, en el Golfo de Paria.



Trasatlántico italiano "Principessa Giovanna", aprovisionándose con 1.700 toneladas de combustible líquido, por medio de la instalación de la C. E. P. S. A., en Tenerife. En la fotografía se aprecia muy bien la sencillez y limpieza con que se realiza este servicio, que, además, se hace con gran economía de tiempo



Vista parcial del yacimiento de Lagunillas en el lago de Maracaibo, de cuya producción posee parte muy importante la Compañía Española de Petróleos

En dichas concesiones se ha efectuado un profundo estudio geofísico de los terrenos, con miras a una explotación mancomunada con las restantes Compañías petrolíferas que tienen concesiones lindantes. El resultado de estas exploraciones geofísicas ha sido verdaderamente brillante, pues se han determinado en la zona ocupada por las concesiones de CEPSA cuatro estructuras geológicas admirablemente caracterizadas, que reúnen todas las condiciones para almacenar cantidades enormes de petróleo. En una de ellas, llamada estructura de La Pica, se emboquilló el 31 de marzo de 1933 el primer taladro, habiéndose cortado potentísimos niveles de arena con gas a enorme presión, e impregnados de petróleo correspondiente a las formaciones geológicas de los importantes campos en producción de la Isla de Trinidad, situados en la proximidad del Estado de Monagas. Este pozo demostró que el terciario de estas concesiones es petrolífero, y que los nuevos sondeos darán un resultado definitivo.

Tal es el haber con que cuenta la Sociedad, representado por unas concesiones cuyo valor habrá de aumentar, no sólo por los trabajos que ella efectúe, sino también por los de las Compañías colindantes, que serán demostrativos de la riqueza de estas zonas, llamadas a un porvenir espléndido, y en donde está puesto en la actualidad, el interés de las mayores Compañías del mundo, por considerar que Venezuela encierra grandes esperanzas de ser la reserva del futuro petrolífero.

La refinería de Santa Cruz de Tenerife

En las anteriores líneas hemos hablado de CEPSA propiamente productora; ahora vamos a presentarla como industrial, y si bajo el primer enunciado no merece más que encomios por su entusiasmo en conseguir que una empresa española figure entre las de los grandes países que se disputan la supremacía del mercado petrolífero, bajo el segundo, es digna de que se le apoye y ayude por los Gobiernos, pues nos trajo una industria que hoy seguiría inédita en España, a pesar de lo mucho que se discutió sobre su conveniencia para el abaratamiento de los combustibles líquidos en nuestro mercado.

Desde que se fundó CEPSA fué una verdadera obsesión que dominó a sus elementos directores el establecer una gran refinería en territorio español, en la que pudieran tratarse los petróleos crudos procedentes de sus explotaciones. Se eligió para su emplazamiento el de Santa Cruz de Tenerife, que se estimó como el más apropiado por sus condiciones para dar vida a la nueva industria.

Con este emplazamiento se consiguió aprovechar para la economía nacional la estratégica situación de las Islas Canarias, avanzada flotante del territorio nacional en medio del Atlántico, dotándolas de una instalación para el suministro de combustibles líquidos, constituídos principalmente por los productos pesados obtenidos en la refinería y logrando con ello no sólo esta ventaja, sino que el puerto de Santa Cruz de Tenerife recobrase su antigua importancia marítima, haciendo converger a él todas aquellas líneas que desde la implantación del consumo de combustibles líquidos en los buques se habían desviado a puertos extranjeros.

La refinería fué proyectada por una de las primeras Casas americanas dedicadas a esa especialidad y para una capacidad de refinación de 280.000 toneladas de petróleos crudos, susceptible de ser ampliada en caso que el aumento de ventas lo requiriese.

Los aparatos de destilación, que constituyen la parte esencial de la refinería, cuentan con baterías de recuperadores del calor del gas-oil y fuel-oil terminados, condensadores, refrigeradores, etcétera. La unidad principal de destilación consta de retortas tubulares («pipe-still»), que trabajan a temperaturas de 400 grados centígrados y a 35 atmósferas de presión; torres de rectificación, etc., teniendo lugar en su conjunto la destilación por desintegración o «cracking». La instalación principal de destilación se controla automáticamente por medio de pirómetros o registradores eléctricos, situados en el cuarto de control, bastando un solo hombre para vigilar la marcha de ésta. La refinería tiene una gran elasticidad para tratar toda clase de petróleos crudos, y en cuanto a los productos que pueden obtenerse, son también variadísimos en sus características, pudiéndose fabricar gasolinas ligerísimas de aviación; pesadas, propias para camiones o tractores, y corrientes de turismo; «kerosenos» (petróleo de alumbrado) en todas sus gamas, para lámparas, hornillos, faros, etc.: también se pueden obtener «white spirits» o sustitutivos del aguarrás; carburantes diversos para motores de combustión interna; gas-oils ligeros, medios y pesados, propios para motores de explosión; diesel-oils para motores marinos o grandes motores industriales, y fuel-oils de las más variadas características, propios para diversos usos. También se pueden obtener productos como «topped-crude», para la fabricación de asfaltos.

Existen también instalaciones para la redestilación de gasolinas, nafta, kerosenos, etc.; y para tratamiento químico, dotadas de todos los adelantos modernos: agitadores, filtros, mezcladores, bombas, etc., etc.

Hasta la fecha, los petróleos crudos tratados han sido, en primer lugar, los de Venezuela, propiedad de la Compañía, y también norteamericanos, como el de Humble o East Texas; rumanos, y el nuevo petróleo crudo del Irak. También se han hecho ensayos satisfactorios con petróleos de Colombia y Perú. En todos ellos se ha demostrado las magníficas condiciones de instalación de la refinería.

Para el almacenaje del petróleo crudo y productos elaborados, cuenta con un vasto patio de tanques con depósitos metálicos de grandes dimensiones, con una capacidad de almacenaje de 95.000 metros cúbicos, todos ellos planeados de acuerdo con los adelantos modernos, y habiéndose tomado precauciones que imposibiliten en caso de incendio en un tanque cualquiera, se corra el producto inflamado a los tanques contiguos. El complemento de estas instalaciones es una central de producción de vapor y energía eléctrica, con capacidad de 1.000 caballos de fuerza. La energía eléctrica para toda la refinería la producen dos grupos turboalternadores, sumando una potencia total de 300 kilowatios.

Por último existe un laboratorio moderno, con todos los aparatos y elementos necesarios para el control de las calidades de los productos elaborados, y para investigación y estudios petrolíferos, y varias instalaciones complementarias, como centrales de bombas, taller de reparaciones, almacenes, oficinas, etc., etc.

Aprovisionamiento de buques

Además de la refinería, establecida en las proximidades de la población, tiene la CEPSA otras instalaciones en Tenerife, de la que merece citarse su estación en el puerto para aprovisionamiento de buques, que está en inmejorables condiciones para los que hacen la travesía del Atlántico.

Base de este servicio es una potente instalación de bombas de carga, tipo Duplex, en número de cinco, movidas por máquinas de vapor, lo cual, favorecido por el desnivel existente entre la instalación de tanques y el puerto, hace que la capacidad horaria de carga sea inmejorable. Uniendo la instalación de tanques y el puerto, existen cinco tuberías o «pipelines»; tres con un diámetro de 254 milímetros, que se utilizan para productos pesados, y dos, de 203 milímetros, para productos ligeros, pudiéndose utilizar todos estos productos tanto para la carga como para la descarga de buques, siendo la extensión de este oleoducto de tres kilómetros, distancia a la cual está situada la refinería del puerto. A lo largo de éste, y en el sitio de atraque para los buques, se extienden las cinco tuberías, con arquetas dispuesta para que por medio de mangueras se efectúe el suministro de combustibles o la descarga de petróleo crudo.

Desde el año 1928, el movimiento de barcos en el puerto de Santa Cruz de Tenerife empezó a decrecer como consecuencia de la crisis mundial de la navegación y de la sustitución del carbón por el consumo de aceites pesados. Esto último hacía que las líneas de navegación buscasen otros puertos donde poder proveerse de combustible líquido, ya que Tenerife no tenía instalaciones para ello, y la escala de este puerto se sustituía por la de otros extranjeros, donde poder efectuar el aprovisionamiento. Pero empezó a funcionar en el año 1931 la estación abastecedora marítima de CEPSA, y empezó a incrementarse el tráfico marítimo, hasta alcanzar un aumento de 1.250.000 toneladas en los primeros años, y aproximarse a los tres millones en el pasado año de 1934, representados por 369 buques, llegando la cifra de combustible suministrado a éstos a cerca de las 300.000 toneladas.

Los buques de bandera española, especialmente los de las Compañías Trasatlántica y Trasmediterránea, vienen suministrándose en Tenerife de combustible nacional, habiendo ascendido en el año 1934 las ventas a buques de la flota mercante española a la cifra de 2.538.678 pesetas, cantidad que con anterioridad, íntegramente, era suministrada por Compañías extranjeras, con la consiguiente exportación de divisas.

El Gobierno suponemos que se ocupará de que en la estación de aprovisionamiento de Tenerife se surtan todos los buques españoles de líneas subvencionadas o que reciban auxilios del Estado, pues en la cita que hacemos de Compañías de este carácter faltan algunas que son hoy de las más importantes.

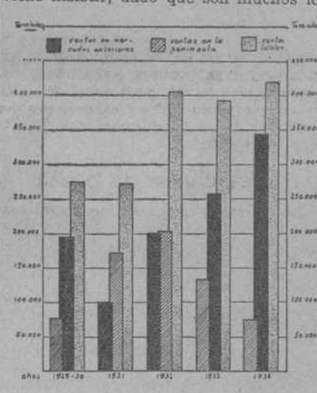
Con ello se seguiría el ejemplo de países europeos refinadores que obligan a sus Compañías navieras a suministrarse de la cantidad máxima posible de combustible líquido en territorio nacional, no sólo para evitar la consiguiente exportación de capitales, sino también para dar trabajo a sus obreros, ya que en definitiva ésta es la verdadera forma de combatir el paro obrero, sin que tenga el Estado que hacer sacrificio alguno. Como cifra indicadora de lo que esto representa en nuestro país, hemos de decir que el valor del combustible líquido que consumen las líneas navieras españolas que pasan por Canarias asciende anualmente a más de 6.000.000 de pesetas. Si se orienta nuestra política de suministros como en esos países europeos, esta cantidad podría, casi en su totalidad, quedar en el país, con la consiguiente mejora en nuestra balanza de pagos.

También esperamos que nuestra Escuadra, en sus escalas en Canarias, sea cliente de la CEPSA, pues con todo esto se protege la industria del refino, que tan extraordinarios servicios puede aportar a la defensa de nuestras costas.

La Marina de guerra francesa compró en el año de 1934 a CEPSA un total de 26.700 toneladas de combustibles, por un importe de 1.823.000 pesetas, enviando para retirarlas tres de sus más modernos transportes de guerra.

Beneficios que la Compañía Española de Petróleos produce a la nación

Es este un tema sobre el que conviene insistir, dado que son muchos los que están llamados a favorecer el desarrollo de una empresa que tanto supone para nuestra defensa nacional y nuestra economía.



En el gráfico se aprecia claramente que las ventas de la CEPSA han ido en aumento considerablemente (columnas punteadas). Estas ventas se descomponen en dos sumandos que han seguido una marcha contraria: mientras las ventas en los mercados exteriores (columnas negras) van aumentando a pesar de la competencia extranjera, en cambio las ventas en nuestra propia patria (columnas rayadas) han disminuído considerablemente en los últimos años

Desde el punto de vista de la independencia nacional en el caso de guerra entre potencias extranjeras, hay que tener presente el enorme valor que representa el que España cuente con combustible líquido. Aun cuando España permaneciera neutral, la dificultad extraordinaria de importar los productos petrolíferos indispensables para evitar la paralización de la vida en la Península, nos recuerda los tiempos angustiosos de la gran guerra, durante los cuales se vió España privada de toda clase de combustibles extranjeros, sólidos y líquidos, y solamente gracias al carbón asturiano pudo vencerse tan difícil situación. ¡Espanta pensar cuál sería nuestra situación hoy ante la reproducción de un conflicto semejante y con el enorme desarrollo que han experimentado últimamente los motores de explosión y toda la mecanización de la vida moderna! ¡Ya no se podría resolver el problema con el solo concurso de los combustibles sólidos como hace veinte años! Gracias al carbón asturiano España pudo mantener en 1914 su neutralidad. Hoy, si surge otra guerra, los que no tengan combustible líquido tendrán que supeditarse a lo que le impongan las naciones que sean sus proveedoras.

De aquí el interés enorme de que España posea, a través de la Compañía Española de Petróleos, una producción de petróleo propia, de la que siempre podrá disponer en la forma más conveniente a los intereses de la nación.

Pero prescindiendo del aspecto de los beneficios en el orden de la independencia nacional, o sea en el que pudiéramos llamar militar, fijémonos también en los de carácter exclusivamente económicos. que reporta a nuestra balanza comercial la CEPSA. Dichos beneficios los clasificamos en directos e indirectos.

Pertenecen a los primeros los logrados como consecuencia de haber evitado en parte la importación de productos elaborados en el extranjero, importación que hasta la constitución de CEPSA se hacía con la consiguiente total exportación de divisas extranjeras.

A los segundos corresponden aquellos beneficios obtenidos de una manera refleja, tales como la reducción considerable observada en los precios de los productos petrolíferos en las Islas Canarias y en la zona del Protectorado español de Marruecos, reducción debida única y exclusivamente al estado de competencia creado por la CEPSA, los beneficios reportados a la Isla de Santa Cruz de Tenerife por el aumento de movimiento de su puerto; la gran cantidad de mano de obra española empleada en sus múltiples actividades, y, finalmente, por las cuantiosas sumas que por impuestos y arbitrios de todo género ha satisfecho durante los cinco años de su vida.

De la importancia de la exportación de capitales evitada, puede fácilmente juzgarse, examinando las cifras totales de ventas realizadas, que excluyendo, naturalmente, aquellas operaciones que pudieran llamarse decompra venta; han llegado a 28.721.631,07 pesetas en un solo año, el de 1934.

Las ventas o distribución de gasolina, petróleo y gas-oil producidos en Tenerife por la refinería han influído, como es lógico, en las necesidades de divisas extranjeras de Canarias, dejándose de exportar por este concepto, en los cuatro años de vida de la CEPSA, la considerable suma de 12.380.000 pesetas.

Estas cantidades, juntamente con el importe de las ventas en Marruecos español que venían periódicamente exportándose al extranjero, han quedado suprimidas en la actualidad.

En nuestras posesiones del Golfo de Guinea CEPSA está comenzando a desarrollar sus actividades comerciales, y, por lo tanto, en breve plazo también los combustibles fabricados en España sustituirán en gran parte a los extranjeros en la citada zona, circunstancia que tiene gran valor, ya que en nuestras colonias el consumo de combustibles es muy considerable.

En cuanto a lo que representa el ahorro obtenido por la Economía nacional, debido únicamente a la concurrencia hecha por los productos de CEPSA en el mercado español no sujeto a monopolio, unas breves consideraciones y datos permitirán justipreciarlo.

A raíz de la implantación de la industria del refino en Santa Cruz de Tenerife, las Casas extranjeras establecidas en el archipiélago vendían sus productos al público consumidor a precios fuera de toda concurrencia. De todos es sobradamente conocido que fué sólo en el momento en que la refinería comenzó a efectuar la distribución de sus productos en el mercado insular cuando los precios empezaron a experimentar sensibles bajas.

Lanzados los productos de CEPSA al mercado insular, el precio existente en 1929, de 0,78 pesetas por litro de gasolina, experimentó varias reducciones sucesivas, hasta llegar en 1934 a un promedio de 0,40 pesetas. De estas reducciones resulta el precio medio de venta al consumidor en todo ese período de 0,53 pesetas por litro, impuestos incluídos.

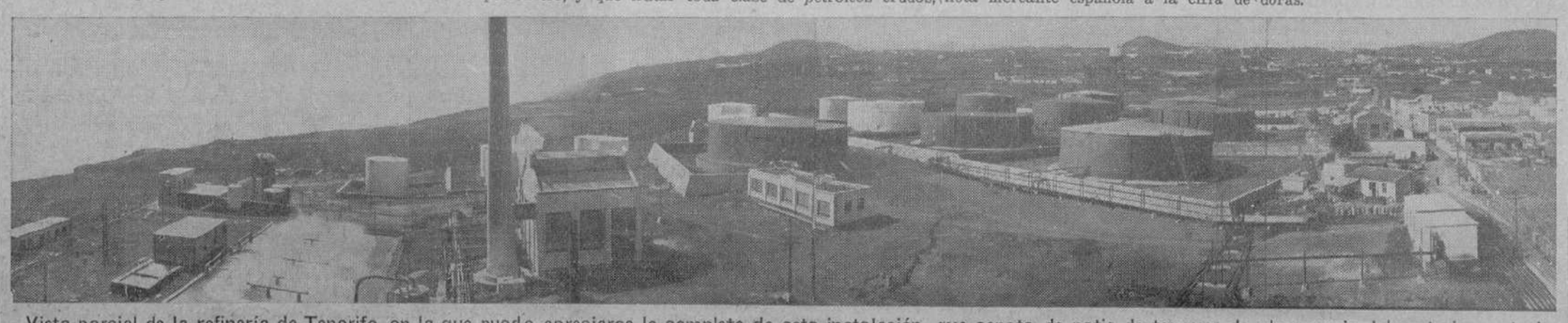
Esto ha supuesto al público un ahorro de 18.500.000 de pesetas, sin contar los beneficios que ha producido al conjurar el paro obrero, que presentaba caracteres agudísimos en Tenerife y que gracias a las obras de la refinería y al incremento del tráfico marítimo que como consecuencia del funcionamiento de ésta se ha producido, no existe en la actualidad, apesar del derrumbamiento producido en la exportación frutera.

Por último, dos palabras acerca de los impuestos, arbitrios, cuotas y gravámenes varios soportados por la Compañía Española de Petróleos. Además de los arbitrios e impuestos que como Sociedad anónima le afectan, ha soportado cuantiosas sumas en concepto de impuestos de transporte, arbitrios de descarga y muellaje por las importaciones realizadas de la materia prima y otros productos precisos para su refinería.

A quien esté acostumbrado a intervenir en cuestiones fiscales le será fácil darse cuenta de la importancia que tiene este renglón en la marcha económica de una Compañía que como la CEPSA ha de luchar en seria competencia con la concurrencia extranjera, e incluso hacer frente a fuertes e intencionadas bajas de precios, sin ayuda o estímulo oficial alguno. «Hasta fines del pasado año de 1934, y por los conceptos dichos, la suma total satisfecha por CEPSA asciende a más de 9.000.000 de pesetas, lo que significa un promedio anual superior a 1.800.000 pesetas», y toda la labor reseñada se ha realizado aun hallándose en condiciones desventajosas, con respecto a otras industrias nacionales, puesto que contrariamente a éstas, que disfrutan de protección oficial que alcanza a veces al 200 por 100. CEPSA no disfruta del más mínimo apoyo, estando a merced de todas las hostilidades de la concurrencia extranjera, incluso de la desleal, en forma de «dumping».

Sólo con que se cumpliera realmente la LEY DE PROTECCION A LA INDUSTRIA NACIONAL, aplicándose como es justo, ya que CEPSA fué declarada PRODUCTOR NACIONAL en 1931, sin sacrificio para nadie, podría ésta extender sus actividades en forma tal, que en pocos años los beneficios que reportaría al propio Estado y a la Economía general, con la expansión de sus negocios, alcanzarían cifras varias veces superiores a las tan importantes obtenidas hasta ahora.

J. MURCIANO



Vista parcial de la refinería de Tenerife, en la que puede apreciarse lo completo de esta instalación, que consta de patio de tanques de almacenaje, laboratorio, central de producción de vapor y energía eléctrica, estanque de refrigeración del agua y sección de tratamientos químicos de gasolina y keroseno

En España se pesca anualmente por valor superior a 300 millones de pesetas

El Cantábrico y el Atlántico dan más cantidad; el Mediterráneo, mejor calidad, y, por consiguiente, mejor precio por kilo

La vigilancia de la pesca en el mar es importantísima para la industria. Faltan buques vigilantes y "cartas" de pesca

El puerto de Bermeo

Hoy se extraen anualmente del mar en España más de 400 millones de kilogramos de peces, crustáceos y moluscos, con un valor aproximado en su primera venta de más de 300 millones de pesetas, valor que en su mayor parte se duplica y triplica en las reventas sucesivas de los mercados interiores, incrementando también grandemente su valor la parte correspondiente a la industria conservera de pescados.

Para los efectos administrativos oficiales y estadísticos la costa pesquera española está dividida en ocho regiones: la Cantábrica, que comprende desde el límite con Francia a Ribadeo; la Noroeste, todas las costas y rías de Galicia; la Suratlántica, de la línea de Portugal, es decir, de Ayamonte a las proximidades de Tarifa; la Surmediterránea, de Tarifa a Cabo Gata, que comprende las costas de Málaga y Almería; la de Levante, de Cabo Gata a Cabo San Antonio; la Tramontana, de Cabo San Antonio a la frontera francesa, y la Balear y Canaria, que comprenden las costas de sus respectivas islas.

De las costas de estas regiones las más importantes en producción pesquera son las de Cantábrica, Noroeste y Suratlántica, que representan el 80,5 por 100 del peso total de lo que se pesca en España, aunque en pesetas represente el 76 por 100 solamente, pues su valor con relación al peso es menor que lo pescado en el Mediterráneo, que es el 17,50 por 100 de peso, con un valor de 21,5 por 100 en pesetas, y luego queda, para las regiones insulares, Canarias, con un 2 por 100 de peso y un 2,50 por 100 de valor.

En Galicia se registra un precio inferior con relación al peso, quizá por predominar en su pesca especies de peces de poco valor, como sardina, anchoa, etc.; en cambio, en la región Tramontana y Balear aparece un precio excesivo con relación al peso, por la poca pesca y ser ésta de especies más finas, salmonete, pescadilla, langosta, calamar, etc., y existir en esta región dos grandes núcleos de población, como Valencia y Barcelona, donde se paga bien el pescado.

En las estadísticas de pesca se acusa el máximo de ésta en los meses de octubre y septiembre, y el mínimum en febrero.

La región Cantábrica, según la estadística de 1933, contribuye aproximadamente a la riqueza pesquera nacional con unos 80 millones de pesetas; la región Noroeste (Galicia), con 75 millones; la Suratlántica, con 47; la Surmediterránea, con 20; Levante, con 10; Tramontana, con 27; Balear con cinco, y Canarias, con seis.

Más pesca en 1934

Estos datos, como decimos, están tomados de la estadística del año 1933, que por deficiencias en su elaboración y de lo que haya ascendido el volumen total de la pesca ha aumentado considerablemente en el año 1934; véase el estado comparativo de diez meses del año 1933 y diez del 1934, que aun no está publicado, y en el que se eleva este aumento a más de un 20 por 100.

ESTADISTICA DE PESCA POR MESES

AÑO 1933

	Peso toneladas — Miles	Valor pesetas — Millones
Enero	24	19
Febrero	17	15
Marzo	22	20
Abril	27	21
Mayo	26	23
Junio	25	20
Julio	32	24
Agosto	29	25
Septiembre	26	21
Octubre	36	24
	264	

AÑO 1934

	Peso toneladas — Miles	Valor pesetas — Millones
Enero	26	20
Febrero	25	25
Marzo	17	18
Abril	28	22
Mayo	36	26
Junio	39	30
Julio	36	30
Agosto	37	31
Septiembre	39	28
Octubre	36	24
	319	

Aumento de 20,83 por 100.

El banco Canario Africano con las costas de Cabo Jubi, Ifni, Villa Cisneros, Cabo Blanco, etc., son muy ricas en pescado; varias Compañías españolas de buques de arrastre trabajan en alguna de estas costas, desembarcando la pesca en Sevilla, Cádiz, Málaga y Barcelona; por el Norte nuestros buques pesqueros de altura van al «Gran Sole», que es también un banco pesquero de gran riqueza que se halla al sur de Irlanda, y en algunas ocasiones, de estar la libra alta, han vendido el pescado en puerto inglés (en el año 1932 se vendió por valor de 54.000 libras esterlinas, y en el año 1933 se vendieron por valor de 47.000 libras.)

Como curiosidad, y sin afirmar su veracidad, expongo un estudio estadístico que leí en el año 1932, en el que se consigna que en España se consumen 130 mil toneladas de pescado, 200 mil toneladas en Francia y 1.300.000 en Inglaterra, correspondiéndoles por habitante un consumo de 6 kilos en España, 4 en Francia y 19 en Inglaterra.

Las embarcaciiones que se dedican a la pesca en España son: 1.756 de vapor, 5.179 de motor y 19.499 de vela, a más de 14.225 de remo, que hacen un total de 40.659, con un tonelaje total de 195.000 toneladas y un valor de 148 millones de pesetas; se emplean 156.470 tripulantes embarcados y 34.426, entre hombres, mujeres y niños, empleados en tierra, en cetáreas, marisqueo, parques de pesca, compostura de redes, etc.

Las diversas artes de pesca empleadas en España tienen un valor aproximado de 48 millones de pesetas.

Los viveros de mejillones, parques ostreros, cetáreas, corrales, encañizadas, etcétera, que hay en toda la costa de España son 127 solamente (y otros que abandonaron), que sacan un producto de 900.000 pesetas, con un gasto de personal de 186.000 pesetas y 250.000 de gasto de material.

La riqueza pesquera se derrama sobre otra de las industrias que más extensión comercial abarca, como es la de construcción naval, pues en el año 1932 se construyeron 259 embarcaciones para la pesca, que produjeron 2.985.102 pesetas de jornales.

Tres clases de pesca

La pesca, en general, en España se clasifica, por los lugares en que se ejercita en tres clases: pesca de "gran altura", de "altura" y pesca "litoral" o "costera".

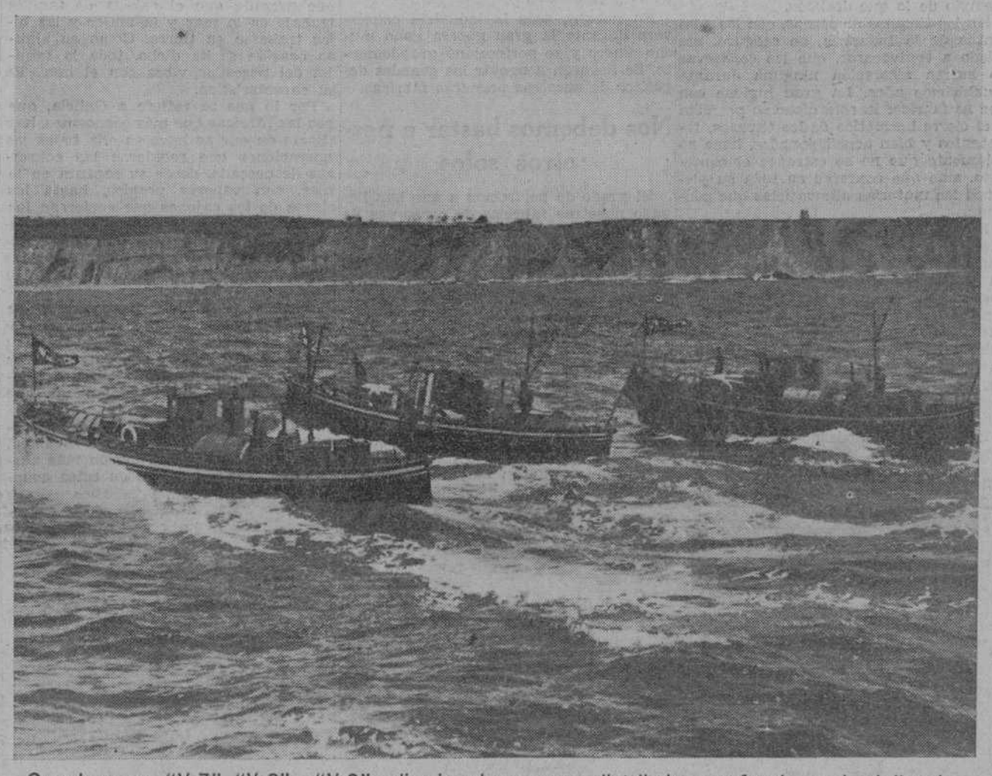
La pesca de "gran altura", en la cual se hallan comprendidas la de la ballena y del bacalao, está hoy reducida en España a esta última, por haber cesado en su explotación, por escasez de la ballena, dos Empresas que se dedicaron a la de la primera.

La industria bacaladera está representada en España únicamente por la PYSBE (Pesquerías y secaderos de bacalao de España), establecida en Pasajes; entidad que merece aplausos e imitación, pues gracias a su perseverante labor en los ocho años que lleva de existencia, no sin serias dificultades en los cinco primeros, por tener que crear personal especializado, tanto para la pesca como para el secado, hoy consigue una producción de 10.000 toneladas de bacalao, pescado con seis hermosos buques o "trawlers" de 1.250 toneladas del intermediario y de los transportes.

Esta clase de pesca, que como la anterior del bacalao es de "arrastre", llamada así porque el barco o barcos llevan a remolque a una red de forma de embudo, cuya boca va abierta, bien porque se va pescando en "pareja", o sea, que la red es remolcada por dos barcos, o en el caso en que pesque un barco sólo, por la intervención de unos planos de madera, llamados "puertas", situados en los extremos de los cables, y que, orientados convenientemente con respecto a la dirección a la marcha del buque, hacen de "cometas", manteniendo la separación debida de los cables, y abriendo la boca de la red, cuyo borde inferior arrastra el fondo.

La mayoría de los barcos que se emplean en esta faena son (de los del tipo que aparece en la fotografía, en el puerto de Bouzas) aproximadamente de unas 100 toneladas de arqueo total, y van a ejercer su pesca los mayores y más valientes a los bancos situados al sur de Inglaterra o al oeste de Irlanda; otros a la costa de Africa, con frecuencia hasta la latitud de Canarias y aún más al sur, y los que por sus años padecen achaques o son de tonelaje tan reducido que no reporta beneficio económico mandarlos tan lejos, pescan en la planicie continental de la Península; pero "deben hacerlo" siempre fuera de la zona de "seis millas" de anchura de nuestras aguas jurisdiccionales, debido a que el procedimiento de arrastre que emplean es perjudicial para la repoblación de las especies, cuya explotación en dicha zona nacional se reserva, o trata de reservarse, a otros procedimientos de pesca que no sean destructores de aquella riqueza.

La pesca del «litoral» o «costera» proporciona una variadísima lista de pescados, pero entre ellos los que tienen mayor importancia económica son la sardina, la anchoa, el bonito, en el norte, y el atún de almadraba en el sur de España. De sardina se viene a pescar en España anualmente unas 100.000 toneladas, con un valor en su primera venta de 34 millones de pesetas, siendo la región gallega la que bate el «record», pues pesca el 66 por 100 de la captura total, pescándose muchas también en las costas de Huelva. De anchoas se pesca 23.000 toneladas, con un valor de diez millones de pesetas, batiendo el «record» en este caso la región cantábrica, con un 62 por 100 de la captura total.



Guardapescas "V-7", "V-8" y "V-9" saliendo a lamar para distribuirse en funciones de vigilancia.

Procedimientos

Los procedimientos para capturar la sardina y la anchoa son idénticos y reducidos a dos: uno, que consiste en dejar una red rectangular suspendida verticalmente por corchos en la superficie, en la cual la sardina o anchoa se enmalla al tratar de cruzarla, y otro más intensivo, que consiste en buscar los «cardúmenes» o aglomeraciones de sardinas, que frecuentemente se acusa su presencia por las gaviotas que revolotean sobre ellas para cazar su presa, o por los delfines que lo acechan con el mismo fin, y, cercándolo con una red rectangular que después, con una jareta, se cierra por la parte inferior, «rizando», podríamos decir, o recogiendo su lado inferior, convirtiéndola en un inmenso saco en que queda la sardina aprisionada.

Entre la pesca de «litoral» está, como dijimos, la del bonito en el norte que se pesca en marcha y con anzuelo (en «currican»), y la del atún, que es la más importante en el sur de España, pescado con almadraba, arte éste de paredes de red muy fuerte y costosísimo que se sitúa atravesado dentro de las aguas jurisdiccionales, fijo al fondo por un sinnúmero de anclas y sostenidas sus relingas superiores por voluminosos flotadores de corcho. Su trazado y colocación tiene algo de laberíntico, con el fin de atajar el paso del atún, que ya en su viaje de ida o de retorno del Mediterráneo va contorneando la costa sur de España y Norte de Africa al ir o volver de desovar, y le obliga a entrar en un recinto central del cual es recogido cuando el número de los encerrados merece la pena de efectuar tal operación, muy vistosa y muy emocionante, por cierto, pues deja la mar tinta en sangre, que está negra de voluminosos atunes y que de una manera imperfecta da idea la fotografía.

Esta industria almadrabera del atún, según las últimas estadísticas de 1933, capturó, entre atunes, atuarros, albacoras, cachorretes y otros en las catorce almadrabas que hay por la costa sur de España, desde Ayamonte (Huelva) a Almería (en esta última sólo pescó melva y bonito), más de nueve millones de kilos de pescado, con un valor de once millones de pesetas, sin contar los productos de las almadrabas que están largadas por la costa Norte de Africa.

Los medios ilícitos

Esta inmensa riqueza pesquera rápidamente se agotaría si no estuviera sostenida por una intensa y eficaz vigilancia de los medios y usos de pesca, tanto en la mar como en la costa o litoral, pues con una lógica parecida a la del famoso cuento de la «gallina de los huevos de oro», gran parte de los pescadores, faltos muchos de ellos de la más elemental cultura de estos asuntos, y agobiados con los siempre crecientes gastos de la vida actual, para obtener más grandes y rápidos beneficios en la pesca, emplean medios ilícitos, como redes de malla menor a la reglamentaria, artes de arrastre en lugares de sonda o fondo menor a la permitida, que, como su nombre indica, «arrastran», arrasan con ello pastos submarinos necesarios para las especies de pesca, cuyo fomento y propagación los requieren, aparte que, arrastrando todo lo que encuentran en su camino, se destrozan también los huevos que, en período de incubación, se encuentran adheridos a las algas y fondos marinos, haciendo así emigrar a otras costas las referidas especies de pesca y, sobre todo, con el empleo de explosivos. Estas infracciones de la pesca con explosivos merece punto aparte, puesto que, siendo calificado el empleo de éstos como delito de «daños» en nuestro Código penal común, fué tal la lenidad y benevolencia empleada al castigarlos por los Juzgados ordinarios, que ha llegado este mal a ser costumbre generalizada, sobre todo en las costas y rías de Galicia, en la pesca de la sardina, que en ocasiones estas faenas de pesca dan al extraño una sensación de combate naval.

Entre los infractores con explosivos los hay de dos clases: el pobre pescador que, en vista de la escasez de pesca y la ineludible precisión de dar de comer a los suyos, no vacila en emplear el explosivo, aun ante el convencimiento de que destroza la riqueza pesquera, que es el porvenir suyo y el de ssu hijos, y que en no pocas ocasiones se expone a perder la vida o algún brazo en la explosión, y la otra clase, que abunda mucho en Galicia, que es el armador o dueño de barco pesquero que, por ambición, tolera y aun facilita los explosivos que usan sus buques; este es el infractor que debe incurrir en mayor responsabilidad, porque debe tener conocimiento del mal nacional que causa.

Es tal el perjuicio que el empleo de explosivos produce en la pesca, que fueran suficientes pocos años de su empleo para desterrar las más conocidas especies de peces en las costas, pues que, como se ha dicho, no sólo mata al pez que por su tamaño es aprovechable, sino que destroza sus crías.

El pescado capturado por medio de explosivos es fácil reconocer entre los demás por su falta de rigidez o exceso de flexibilidad que caracteriza al pescado muerto por explosión, y con una vigilancia en algunos mercados o rulas en este sentido por personal experto se crearían dificultades al empleo del explosivo, pudiendo dar resultados beneficiosos.

La vigilancia

La Subsecretaría de la Marina Civil, con certera visión, inició firmemente el camino para cortar esta inevitable ruina pesquera creando el Cuerpo de Vigilancia de la Pesca, en sus dos secciones: en el "mar" y en el "litoral"; la primera, construyendo, en principio (y que actualmente tiene en servicio), nueve pequeñas y sutiles embarcaciones tipo "trainera", usuales en el norte de España, las que, estratégicamente colocadas en los puertos del Cantábrico y Galicia, desempeñan excelentes servicios, no sólo de vigilancia de la pesca, sino como protección o auxilio de los pescadores y, hasta cierto punto, como "guardias de orden público" de los barcos pesqueros en la mar, entre los que con frecuencia, hay tumultuosas diferencias profesionales; y la segunda sección, de Agentes de Vigilancia de la Pesca, para ejercer estas funciones en tierra, puertos, costas y playas, que vigilan al pescado desde el momento en que éste llega a puerto, procurando se cumpla lo mandado sobre "vedas" en cada una de las especies capturadas, tamaño reglamentario de las mismas e inspección de corrales de pesca, criaderos, artes, redes, etcétera.

En este Cuerpo de Vigilancia de la Pesca el personal de sus dos secciones está integrado en sus categorías, tanto de patrones y marineros de embarcaciones guardapescas, como de los Agentes de Vigilancia en tierra, por personal seleccionado entre los propios pescadores, curtidos en las faenas de pesca, y que, por aquello de que "no hay peor cuña que la de la misma madera", ejercen su autoridad, conociendo todos los trucos y sistemas de los pescadores infractores, buscándoles en los acostumbrados lugares que aquéllos frecuentan para infringir las leyes de pesca, por lo que aumenta su eficacia, y no pudiendo, además, por ello, el pescador alegar incomprensión de sus faenas por el que ejerce la inmediata autoridad.

La Vigilancia de la Pesca en la mar, en las costas y rías gallegas, donde con tanta frecuencia se emplea la "dinamita" como medio rápido y destructivo de pesca, tuvo gran éxito, a pesar de las escasas embarcaciones de vigilancia allí destinadas, pues se dió el caso de que en los meses de julio, agosto y septiembre del pasado año una sola embarcación de las más pequeñas, la "V-2", aprehendió más de 35 embarcaciones a motor infractoras, en su mayoría cuando pescaban con explosivos.

En la Vigilancia de la Pesca está la clave del verdadero fomento de la riqueza nacional pesquera de nuestras costas, porque es la grarantía del cumplimiento de las leyes y reglamentos que la fomentan.

La Inspección General de Pesca cuenta hoy con doce embarcaciones de vigilancia, nueve de las ya citadas del tipo "trainera", distribuidas en Cantábrico y Galicia, y tres más en el Mediterráneo; dos de tipo falucho, muy viejas, una destacada en Baleares, otra limitada a la vigilancia en el interior del Mar Menor, y otra de tipo canoa rápida en Barcelona. En construcción se encuentran dos buques, ya mayores, de motor de combustión interna, de 78 toneladas, para ser destinados a servicios más alejados de la costa, no apropiados para las ya citadas embarcaciones menores, tales como el de nuestras costas de Canarias, Sahara español, etc., y protección de nuestros pesqueros de altura en el Norte.

Esta escasísima flota guardapescas para la gran extensión de costa española es de urgente necesidad sea aumentada, puesto que las costas del Mediterráneo y sur de España están completamente desatendidas, y se reciben continuamente de los gremios de pescadores y centros oficiales de la costa peticiones angustiosas para que se les mande embarcaciones de Vigilancia de la Pesca, que no pueden ser atendidas, dando lugar con ello a tumultuosas luchas en la mar entre pescadores infractores y pescadores que emplean procedimientos lícitos, que defienden la riqueza pesquera de sus costas, función que es ineludible obligación del Poder oficial.

Como mínimum (para mal llevar la obligación sacratísima del Estado en cuanto a la Vigilancia de la Pesca) es de urgente necesidad cubrir las desatendidas costas citadas con seis embarcaciones guardapescas, destinando cuatro al Mediterráneo y dos al sur de España.

Faltan "cartas" de pesca

Existe otra urgente necesidad, muy sentida en el fomento de la riqueza pesquera nacional, que es la de "cartas" o "planos" de pesca que sirvan de guía y "cicerone" al pobre pescados que, agotados los "caladeros" o sitios a los que ya por tradición va en busca de su pesca, se encuentra desorientado al no saber dónde emigró la especie que busca, y para encontrar otros nuevos, en los que por desconocerlos se expone a perder sus artes, le es de necesidad las "cartas" de pesca que le den datos sobre clase de pastos submarinos, corrientes locales, sonda y calidad de los fondos que requieren esta especie y demás datos que le guíe a donde pueda encontrar la que busca; hoy todos los países que se precian de atender su riqueza pesquera, incluso Portugal, nuestr ovecino, tienen "cartas" de pesca de su litoral, con los correspondientes barcos planeros a estos fines, menos nosotros, que debiéramos tener uno al menos, por moderto que fuera.

Carlos BATALLA

Procesión de la Virgen del Carmen en Portugalete

Un puerto del Cantábrico.

LAS CONSERVAS DE PESCADO ESPAÑOLAS SON LAS MEJORES DEL MUNDO

Existen un millar de fábricas. Hay que intensificar el consumo de pescado. Más barato y más nutritivo que la carne

LAS INDUSTRIAS DERIVADAS DEL MAR SON UN FACTOR IMPORTANTE DE LA POTENCIA NAVAL

Al fondo de esta "foto" se ve el edificio de tres cuerpos, en cuyos bajos está instalado el Pósito de Pescadores de Adra

Si España ha de ser grande como merece serlo, y como lo fué, no tiene más remedio que dar la cara al mar. No tiene otro camino que crear, o mejor dicho, fomentar, desarrollar el poder naval que la Providencia le ha concedido. De un modo sintético podemos afirmar que el poder naval—en su más amplia acepción—nace de la Marina mercante y de las industrias derivadas de la mar La flota militar, que es indispensable en todo poder naval, nos atrevemos a decir que es una consecuencia de esos factores antes anunciados; una de sus misiones principales es, como sabemos, proteger las comunicaciones. No hay que olvidar, y esto se lo brindamos a nuestros gobernantes, que más del 80 por 100 del comercio mundial se hace por mar; y España contribuye, y, aun considerándola sola, no desmiente esta proporción que aquí sentamos.

De todas las industrias derivadas de la mar, la principal es la pesca; bien probado queda con el trabajo que sobre su riqueza aparece hoy en este mismo número de EL DEBATE.

El que periódicos de la importancia de éste en un número extraordinario dedique preferente atención a los asuntos de la mar, nos llena de alegría, pues ello pone de manifiesto el ambiente de simpatía que hoy se respira en sectores importantes de la nación.

Las actividades pesqueras de nuestro país son objeto de preocupación de alguno de nuestros grandes partidos políticos; quiera Dios que las dilaciones burocráticas no le impidan llevar adelante, con el ritmo acelerado que se propone, el desarrollo de las leyes protectoras del humilde pescador que tiene en el Parlamento.

En cualquier país marítimo, y el nuestro lo es por excelencia, debe ser objeto de especial interés de todos y cada uno de sus ciudadanos el de vocear y difundir por los medios que tenga a su alcance la bondad del desarrollo de sus industrias marítimas. Por ello nos complace sobremanera que EL DEBATE nos haya encomendado este trabajo de divulgación, pues con él contribuímos a la campaña pro pescadores que emprendimos activamente hace unos cuantos años. Y cuando la industria sobre que hemos de hablar—la conservera—está pujante y puede presentarse como modelo ante el mundo entero, como por fortuna ocurre en España, nuestra satisfacción no tiene límites.

En España hay que intensificar el consumo de pesca, lo mismo el pescado en fresco que el pescado en conserva. Nuestras conservas, podemos proclamar con orgullo nacional, son las primeras del mundo. Para dar más fuerza a mis argumentos hago pública declaración de que no poseo ni una sola acción en ninguna fábrica de conservas.

En España existen, según las estadísticas que publicó recientemente la Subsecretaría de la Marina civil, alrededor de un millar de fábricas de conservas (salazón, conservas, escabeche).

Los Gobiernos debían fomentar el consumo del pescado en los cuarteles; en los grandes establecimientos que dependan del Estado debía darse a diario, cuando menos, un plato de pescado; hacerse concursos y fomentar los "días de pescado", como se hace en otras naciones. El pescado es más nutritivo y más barato que la carne. Hay que difundir la idea entre la gente del pueblo de que el pescado alimenta más y cuesta menos. Las conservas de sardinas tienen más vitaminas que la carne, y su elevada proporción de yodo y fósforo permanecen casi intactos.

Opiniones de hombres ilustres

Grandes eminencias médicas extranjeras, como R. Legendre, director de la Escuela de Altos Estudios de París, ha dicho: "Aprendamos a comer pescado en conserva. Las investigaciones últimamente realizadas se inclinan todas a favor del pescado, sustituyendo a la carne." G. Hinard, químico de las Oficinas Técnicas de Pesca Marítimas de Francia: "La digestión total del pescado es más rápida que la de la carne. Es más rico en fósforo, yodo y otros principios. Recomendable a los convalecientes, a los obesos, artríticos, diabéticos y tuberculosos."

I. Perard, doctor en Ciencias y profesor de la Escuela Central de París: "La sardina y el bonito poseen un valor alimenticio energético superior a la carne."

Los señores Massó, dueños de las fábricas de conservas que trabajan en España, nos proporcionaron algunos datos y gráficos, que aquí constan; entre ellos, éstos del doctor Giral, académico de Medicina, catedrático de la Universidad Central de Madrid (y que recientemente fué ministro de Marina). Hizo el estudio comparativo entre un filete de vaca (sin hueso), de peso 159 gramos, y una caja de sardinas, cuyo peso neto es de 158,98 gramos; las calorías totales del primero fueron 298,25 y las de las sardinas 711,10, y si nos atenemos al resto del dictamen, "su contenido en grasas "cuatro veces mayor", su proporción de compuestos minerales "seis veces mayor" y superior también en riquezas albuminoides". Además, en el filete de vaca casi siempre queda un residuo de un 20 por 100, mientras que en las sardinas el aprovechamiento se puede decir que es total.

Y opiniones como las reseñadas las tenemos a montones.

Todo lo que se necesita en la fabricación de las conservas es español y, además, por serlo, no tiene rival en el mundo; tal pasa con los aceites y vinagres, los tomates y otros artículos, que se producen en nuestro país de una calidad que no tienen igual.

Lo mismo el pescado que los demás componentes en la conserva son inimitables, y se da el caso de que Portugal, al fabricar sus conservas con el mismo pescado que nosotros, resultan inferiores porque no tienen los aceites refinados que España posee. Prueba la bondad de nuestros productos el que muchas fábricas extranjeras compran el pescado en conserva con la lata en blanco para ponerle su etiqueta o hacen pedidos a nuestras fábricas encargándoles los nombres y letreros que han de llevar en los envases.

Algo de historia

Desde los tiempos remotos en que los fenicios se establecieron en las costas andaluzas, y luego en las levantinas, hay noticias que, con sus artes rudimentarias de pesca, traían fórmulas para obtener la conservación del pescado.

En todos los países, y especialmente, como hemos dicho, en las guerras, las conservas fué el alimento principal del soldado en campaña. En las guerras de América, en la del Transvaal, en la ruso-japonesa, etc., etc.

Al recorrer los turistas los campos de batalla de la guerra pasada, en todos los teatros de la brutal contienda, pero con especialidad en los calurosos e inhospitalarios de Palestina, los Dardanelos y el Asia Menor, llama la tención por su abundancia, aun hoy en día (tres lustros después de la hecatombe), dos cosas: los bosques de cruces de palo de los cementerios y los grandes montículos de latas, oxidadas, de las conservas que por allí se consumían. Y no podemos por menos de consignar la satisfacción que experimentamos cuando, al remover alguno de aquellos montículos, vimos en las etiquetas de las latas marcas españolas y, puntualizando aun más, leímos: "Vigo (España)". Confesamos que nos produjo impresión el pensar que al soldado que comió aquel contenido, tal vez en el último día de su vida, el único rato de solaz que disfrutó en aquella jornada se lo había proporcionado un alimento—exquisito—de nuestra Patria y, por añadidura, confeccionado por manos femeninas españolas y ¡gallegas!

En nuestro país la industria conservera durante la gran guerra ganó mucho dinero y se perfeccionó grandemente. Se llegaron a agotar los grandes depósitos de nuestras primeras fábricas.

Nos debemos bastar a nosotros solos

El grado de perfección a que han llegado nuestras fábricas de conservas de pescado (sin la protección oficial), únicamente debido al trabajo y conocimiento de los directores y del personal, nos hace sentar la afirmación de que España debe bastarse a sí sola y no necesitar importar materias alimenticias del extranjero. Lo creemos fundamental; el Gobierno debería tomar cartas en el asunto. En los últimos años España ha importado más de quinientos millones de pesetas de sustancias alimenticias —casi la quinta parte de nuestro comercio de importación—, y esas materias alimenticias que nos faltan: carnes, huevos, etc., pueden muy bien suplirse que hace abrir el corazón a la esperanza.

Fábricas de conservas

Hemos dicho que son orgullo nacional.

De las ocho regiones pesqueras en que se halla dividido nuestro litoral va la del noroeste, con Vigo a la cabeza, muy distanciado de todas las demás. Le sigue en importancia la región cantábrica y luego la suratlántica. Merecen detallarse las seis primeras poblaciones que tienen las mejores fábricas de conservas: Vigo, Santa Eugenia de Riveira, Isla Cristina, Barbate, Luanco y Bueu..

Vigo elaboró en 1933 más de trece millones de kilogramos de pescado, por valor de diez millones de pesetas, y de ello exportó cerca de seis millones de kilogramos, con un valor aproximado de ocho millones de pesetas. En sus fábricas trabajan más de 3.500 mujeres y cerca de 500 hombres.

Las provincias gallegas, con la de Santander y Huelva, tienen más del 25 por 100 de las fábricas que existen en nuestro litoral.

El personal de las fábricas de conservas es, en su mayoría, femenino; solamente emplean hombres en la proporción de un 15 a un 20 por 100, lo que permite que el cabeza de familia trabaje en la mar y la mujer y las hijas trabajen en tierra. Como en alguna ocasión se ha dicho, toda la familia del pescador vibra con el mar. Es su característica.

Por lo que se refiere a Galicia, que son las fábricas que más conocemos, hay alguna en que se hace en ella todas las operaciones que requieren las conservas de pescado, desde su captura en la mar, con vapores propios, hasta los clavos de los cajones que encierran las latas; las llaves para abrir éstas, tenedores, cuchillos, etc., etc. Todo, absolutamente todo, hasta estar listas las cajas para su envío y embarque en el tren o en el vapor.

Durante el último medio siglo se puede decir que se ha desarrollado toda la industria conservera en España; de no haber fabricación intensiva de conservas de pescados, a poseer las fábricas mejores y más completas que se conocen.

Corría el año 1882 cuando se trajeron técnicos especialistas de Francia, que, a la sazón, era la nación más adelantada y de más fama en estos asuntos de fabricar conservas de pescado. Aquí en España hubo que improvisarlo todo. Sólo existía pescado de condiciones inmejorables; el personal había que prepararlo, pues trabajaba del modo más rudimentario que darse puede. Y con trabajo y constancia merecedores de todo encomio se fué logrando vencer las mil dificultades de todo orden que se presentaban, y los éxitos que se iban obteniendo daban ánimos para emprender trabajos de mayores empresas.

Si no teníamos personal, tampoco teníamos mercados nacionales ni extranjeros donde colocar la producción que se iba obteniendo. La conquista de estos mercados, especialmente los extranjeros, fué muy dura, pues las conservas francesas gozaban de justa fama, y hacerles la competencia era algo serio que acreditó a quienes vencieron.

En España existían las materias primas esenciales, como los aceites, a que ya nos hemos referido. No estaba nuestra industria tampoco en aquella época a la altura de la extranjera, y los aceites españoles se iban al extranjero para ser allí refinados, y nos los devolvían obteniendo con ellos pingües ganancias.

Y gracias al tesón y actividad de nuestros conserveros se fueron abriendo camino sus productos. Como la calidad de la sardina y demás pescado era inmejorable y se aderezaban con sustancias de primera calidad, la competencia que haríamos a las conservas extranjeras no podría tener rival.

Con esta convicción se comenzaron estudios de laboratorio y de comercio. Se refinaron los aceites en nuestras propias fábricas, se seleccionaron los vinagres, se eligió la primera calidad de los artículos que habían de intervenir en la fabricación de las conservas. Con los envases se hizo otro tanto: latas, estaños, alambres, llaves, etc., etc.; se estudiaron modelos prácticos. No se reparó en gastos; los mejores filtros, las más renombradas máquinas francesas e italianas fueron montadas, y los mercados se fueron conquistando, como si dijéramos, palmo a palmo.

En el extranjero se convencieron de la bondad de nuestros productos y, con una dirección acertada en la propaganda, se llegó a lo que se había soñado.

El buen emplazamiento de nuestras fábricas y la habilidad de los operarios españoles, que hizo se pudiese prescindir pronto del personal extranjero que habíamos traído, nos permitió competir con ventajas de baratura y calidad, y nuestras conservas invadieron los mercados de Europa y América.

Hoy día es timbre de gloria decir que todo el ciclo que requiere la fabricación de las conservas se hace con técnicos y obreros españoles.

Los «xeitos», las «traiñas», como las artes de pesca llamadas «jábegas», han ido sufriendo las transformaciones que los tiempos iban imponiendo, y hoy los modernos vapores de pesca y las motoras son modelo de nuestra industria.

Otro tanto decimos de la industria del frío y las accesorias para la obra de que tratamos; en varias máquinas se ven modificaciones y verdaderos inventos, muy superiores a los extranjeros, debidos a modestos operarios. No en balde el ingenio de nuestros obreros es español.

Las ganancias fabulosas del tiempo de la gran guerra se emplearon, como sabemos, en mejorar las fábricas, en ampliarlas, y aunque hoy día, normalizado el consumo, ha disminuído el ingreso de aquellos tiempos anormales en que Bélgica y la misma Francia (preferentemente a otras naciones) nos hacían pedidos de mucho volumen, hoy, decimos, la industria se defiende y aun hay fábricas que amplían sus actividades, buscando algunas de ellas completar su negocio dedicándose a elaborar cosas útiles con los residuos del pescado.

Es digno de mención citar los aparatos de esterilizaciones, los laboratorios de estudio y los depósitos para sazonamiento de la conserva. Y no queremos dejar de citar los suculentos «menús» que se nos pueden servir sólo con productos de la pesca en conserva. Las latas vienen ya preparadas para, con poquísima o ninguna manipulación, saciar al más exigente de los «gourmands».

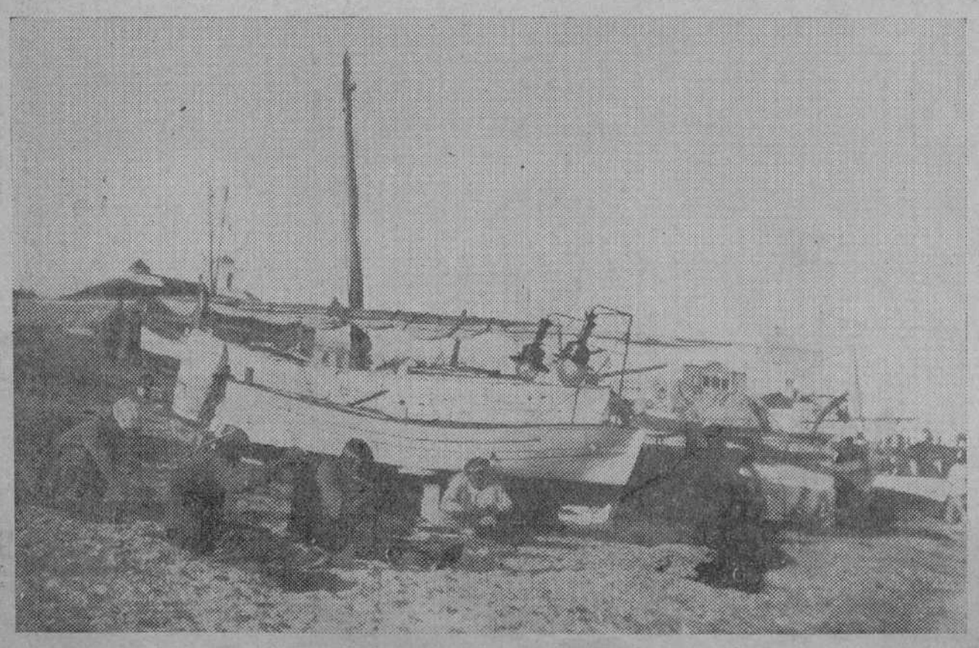
Para terminar, repetimos que nuestra fabricación conservera por todos estilos es orgullo de España.

M. DE VALTERRA

Embarcaciones de socios del Pósito de Pescadores de Palma

Barbate: industria almadrabera: captura de atunes

Preparando las redes



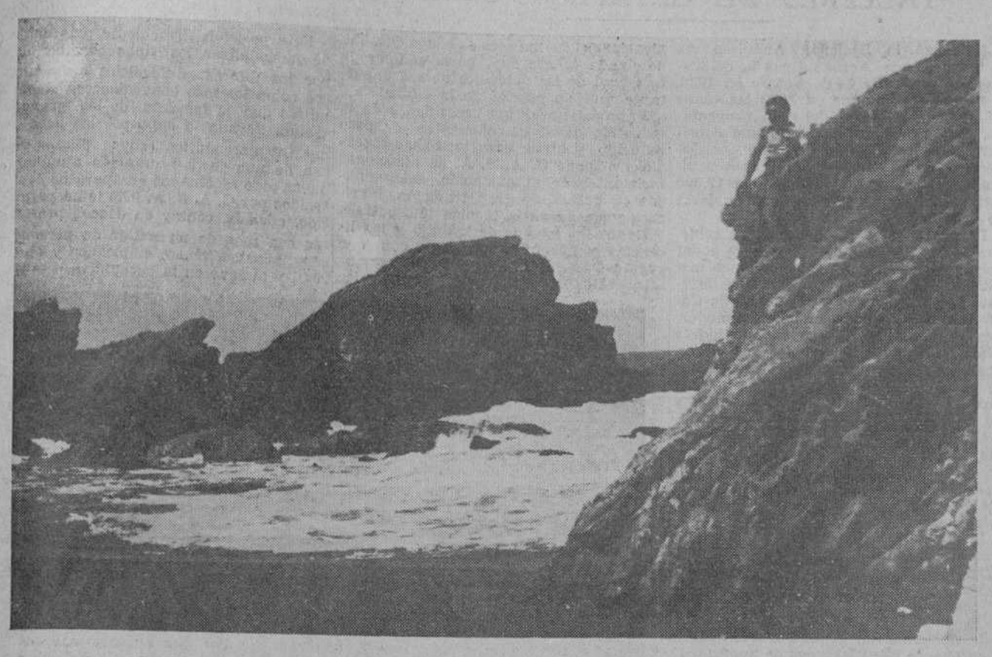
Reparando las redes

Los teléfonos de EL DEBATE son: 21090, 21092, 21093, 21094, 21095 y 21096

ESPAÑA
Ceuta
Marruecos español
Depósito de carbones de Ceuta, S. A.
Suministro de carbones. Precios reducidos y rapidez en la entrega
Casa central: ANTONIO MAURA, 14

Compañía General de Carbones, S. A.
MADRID
Carbones nacionales e ingleses
Aguilas, Almería, Avilés, Barcelona, Bilbao, Corcubión, Huelva, Málaga, Palamós, Pasajes, Santander, San Feliu de Guixols, Sevilla
Sucursales:
CEUTA, MELILLA, LAS PALMAS, VIGO

El mar, recurso poderoso para conservar el equilibrio de la salud



Mar o montaña. Dilema terrible del vivir veraniego, que hay que resolver en el seno familiar, sin promover conflictos que rompan el equilibrio conyugal.

De un lado se colocan la mamá y los hijos, que quieren ir a la playa de moda, buscando los atractivos de su ambiente frívolo y mundano. Del otro, el cabeza de familia. Hombre de trabajo, hormiguita que trae el pan al hogar con sus afanes e inquietudes de una vida intensa. Negocios, arte, profesión en la que sus energías se gastan. Hay que buscar un descanso a sus nervios en tensión y habla de la montaña. No de la colonia veraniega al uso, con su «kermese», becerrada benéfica, velada teatral cursi, piscina y té «dansant», sino del campo solitario con su casita aislada del mundo, sin «radio», luz eléctrica, ni gentes que turben su paz interior

¿Quién gana en la contienda? Siempre la mujer, que su debilidad aparente encuentra los supremos recursos que nunca fallan. El médico de familia es llamado a consejo y casi siempre el mar es recomendado en verano, a no ser que algún miembro de la familia sufra alguna de esas enfermedades que son incompatibles con el clima marino.

Para vosotras, mamás, que en estos días discutís aún del veraneo con los esposos en un forcejeo incesante, para los hijos que ansían recibir la caricia espumosa de las olas saladas, sean esto consejos higiénicos como un argumento más a favor de la vida cerca del mar.

Ventajas del clima marino

Una estancia veraniega en el mar es uno de los más poderosos recursos del hombre para conservar el equilibrio de la salud.

Contribuyen al beneficio del veraneo marítimo unos cuantos factores que vamos a destacar: el agua de mar, el aire marino, el sol.

El agua de mar tiene una poderosa acción estimulante. La composición es análoga a la del suero sanguíneo. Su base principal es el cloruro de sodio o sal común, pero contiene, además, sales de potasio, sodio, cesio, litio, rubidio, estroncio, bario, aluminio, magnesio, hierro cobalto, cobre, cinc, plata, estaño, arsénico, iodo, bromo, fósforo, ácido sulfúrico, amoníaco, silice y fluor. Diferentes materias coloidales y una gran radioactividad. Esta composición tan compleja influye directamente sobre el organismo humano, que, según algunos biólogos, es un verdadero aquárium. Células vivientes en sueros fisiológicos, que no son más que soluciones salinas análogas al agua de mar. Así se explican esas maravillosas curaciones que se obtienen con los baños de mar en algunas enfermedades consuntivas y después de haber fracasado toda medicación.

Hay muchas gentes que creen indispensable el baño de mar para alcanzar los beneficios de una cura marítima. Bien es verdad que el baño es un factor importante; pero la sola estancia en una playa mejora y estimula el organismo. El aire marino es de una pureza extraordinaria y no está contaminado como el de la ciudad. Es muy rico en oxígeno y contiene muchísimo ozono. La estabilidad de la temperatura es una de las enormes ventajas del clima marino. No hay bruscas oscilaciones, debido al estado higrométrico de la atmósfera.

Respiramos, además, en el ambiente marítimo, iodo y sales marinas que se hallan en el aire que inspiramos. De modo que la sola permanencia en una playa sin bañarse beneficia al organismo, puesto que estamos rodeados de una atmósfera impregnada de todos los elementos constitutivos del agua de mar.

Más que el agua beneficia el aire de la playa

El sol es un medicamento que conviene dosificar

Sin precauciones, puede producir accidentes mortales

Antes de bañarse, es conveniente haberse aclimatado a la playa

El cuerpo bien protegido por el traje de baño del cuello a los tobillos. Hoy el torso desnudo, la cabeza destocada sin sombrero, velos ni sombrillas. Se huye del toldo protector, buscando la caricia de los rayos solares, y parece establecerse como un pugilato entre los bañistas que exhiben con orgullo sus tegumentos pigmentados en ocasiones tan intensamente, que nos parece estar en una tribu de raza negra.

¿Pero es que en el sol se ha encontrado la panacea universal que todo lo cura? Queremos inculcar a las gentes lo siguiente. El sol es como un medicamento que hay que dosificar, con vigilancia médica. Los médicos que ejercen en las playas, tienen ocasión de comprobar accidentes muy graves y, en ocasiones mortales, por los abusos que se cometen.

Hay veces en que los eritemas o quemaduras solares son tan intensos que parecen análogos a los producidos por un chorro de vapor hirviente. La piel se llena de ampollas, hay fiebre, atascamiento gástrico, vómitos, dolores y en algunos niños o personas débiles, delirio. Enfermedad solar que puede durar seis u ocho días, convirtiendo el veraneo en un suplicio. ¡Y todo esto que se pudiera haber evitado con unas sencillas precauciones higiénicas!

Vamos a sintetizar estos consejos. Exposición graduada. Los primeros días, cinco a diez minutos sesión. Una sesión antes del baño y otra después. Gafas protectoras de luz solar. Aumentar gradualmente cada día en cinco minutos las sesiones hasta llegar a treinta minutos. Bajar gradualmente hasta diez minutos. Seguir ascendiendo. Una vez la piel pigmentada (morena), la resistencia contra los rayos solares es mayor y pueden resistirse largas sesiones, sin que se produzca el eritema. Protéjase la cabeza con gorros blancos ligeros. Especialmente los calvos o personas de cabellos escasos, deben tomar esta precaución, para evitarse insolaciones peligrosas.

Existe un peligro para la mujer. Las

pecas o efélides que dan a la piel un aspecto sucio y antiestético. Tanto para la protección contra las pecas como para la defensa de la piel, al tomar el baño solar, vamos a dar un remedio sencillo de protección.

Se pedirán en una farmacia estas fórmulas: pomada, vaselina, 25 gramos; lanolina, 10 gramos; clorhidrato de quinina un gramo y veinte centigramos; agua destilada, 24 gramos.

Polvos: Kaolín extrablanco, 50 gramos; tierra siena, 25 centigramos; sulfato de quinina básico, 3 gramos; esencia de jazmín, 10 gotas.

Se aplicará primero la pomada antes del baño de sol, bien extendida sobre la piel. Si se quiere proteger especialmente la cara, se dará una capa de un milímetro de espesor. Es decir, en mayor cantidad que en el resto de la piel. Sobre la pomada se extienden los polvos.

Baños de mar

Al penetrar en el mar se siente una sensación desagradable de frío. Se provoca una contracción de la piel (vaso constricción). El riego sanguíneo afluye de la periferia al centro del organismo. Los tegumentos se enfrían, pero la temperatura central permanece invariable.

A la salida, el fenómeno es inverso. Vaso dilatación periférica, acompañada de una sensación de bienestar. Esta reacción es proporcional a la diferencia de temperatura del agua a la del organismo.

Los movimientos de las olas, que "duchan" y percuten el cuerpo, producen un efecto tónico y de estimulación circulatoria muy marcado. La densidad del agua de mar, su composición química y radioactividad, son factores decisivos en sus efectos benéficos.

La primera precaución que hay que tener es no tomar el baño en período de digestión. Casi todos los accidentes mortales que se registran en las playas, son debidos a que los bañistas imprudentes se olvidan esta medida higiénica.

Antes del baño será conveniente hacer un ejercicio moderado, sin llegar a sudar. Está muy indicado el baño de sol antes y después de bañarse. Los baños deben ser cortos. En el Mediterráneo, donde hay gran concentración de sales y el mar está en calma, la estancia se puede prolongar mucho tiempo. Pero en mares muy agitados, como el Cantábrico, y donde las olas en ciertos días golpean con furia al bañista, hay que acortarlos, si no se quiere salir con una fatiga grande, que puede debilitar el organismo.

Respecto a la duración, no puede darse una regla general, pues depende de la edad y de la reacción de cada individuo. Los niños entre quince meses y siete años y personas delicadas, cinco minutos. Niños menores de quince meses, no deben bañarse en el mar. De siete a diez y seis años, diez minutos. Pasada esta edad, seguiremos afirmando que no puede establecerse una regla fija. Hay personas bien constituídas que gozan de perfecta salud en un constante entrar y salir en el mar durante toda la sesión diaria de playa. Como regla general puede establecerse para los adultos un baño higiénico de mar como de media hora.

Seguiremos insistiendo en que no deben darse baños el mismo día en que se llega a la playa. Si se deja transcurrir seis u ocho días le sentarán mucho mejor los baños.

No vamos a citar aquí contraindicaciones, que el médico en cada caso debe señalar; pero especialmente a los cardíacos, ciertos tuberculosos y nefríticos, sentarán muy mal los baños y hasta el clima marino. Obrarán muy atinadamente todas las familias antes del veraneo, si tienen algún enfermo crónico en casa, en consultar a un médico para que dictamine acerca de la conveniencia de trasladarle a una playa.

Los pequeños peligros

Vuestros niños corren ágiles por las arenas, por las rocas, en un afán infantil de exploración, buscando los pequeños animalitos del mar. Pero proteged sus piececitos (con sandalias) de la mordedura del cangrejo, de las aristas cortantes de la concha o de la picadura violenta de algún erizo de mar. Las rocas no ofrecen la estabilidad de las playas. Las algas que las recubren hacen resbalar con facilidad; entre sus repliegues os pincharéis con los pequeños moluscos. Pinchazos que hay que curar en seguida con un buen lavado y pinceladas de tintura de yodo.

Hay que tener cuidado con la picadura de la araña o dragón de mar. No contiene aparentemente ningún órgano con veneno a inyectar. Tiene una secreción viscosa que rodea sus espinas, y como éstas son muy frágiles, se quiebran, y en el pinchazo o cortadura en el pie que pisa o la mano que estruja se incrustan, produciéndose heridas de difícil cicatrización y, en algunos casos, hasta la gangrena.

Las actinias o anémonas de mar, de tan vivos colores, deben mirarse con precaución, pues si tocáis sus finos tentáculos se adhieren momentáneamente y producen una impresión muy desagradable. Hay una variedad de estas actinias, que son las actinias verdes, que producen una viva quemadura y hasta ampollas, con grandes picores en el punto tocado, en forma análoga a la producida por las ortigas.

Ciertas personas muy sensibles tienen fenómenos de anafilaxia, y, sea cualquiera la actinia que toquen, padecen trastornos generales de urticaria, con grandes picores, como si hubiesen comido pescados o mariscos.

Los nadadores de altura saben bien los peligros de la medusa de largos tentáculos, del torpedo eléctrico, los grandes peces carniceros, celentéreas urticantes, sinóforos, pulpos, etc., que ponen en peligro su vida.

En todos los casos de pequeños accidentes, heridas, etc., debe acudirse inmediatamente al dispensario de la playa, si lo hay, y si no, a la farmacia más próxima, para que la acción antiséptica de la cura sea inmediata a la lesión. Con esto se evitarán complicaciones enojosas que pueden amargar los placeres veraniegos.

Envío

A todas las mamás que en estos momentos planean el veraneo, a los papás indecisos que llenan de números sus cuartillas para no desequilibrar el presupuesto familiar... Buscad el mar. Es donde las vacaciones tienen más encanto. Donde vuestros hijos se curtirán bajo el sol contra la enfermedad. Y allí el espíritu descansa mirando a esa inmensidad azul en movimiento constante, que envía a la tierra firme el perfume fuerte y sano de sus brisas ozonizadas.

Luis PALACIOS PELLETIER

El baño de sol de los niños

¿Qué mar elegiremos para el veraneo?

Nuestra patria, bañada por tantos mares y con tantos kilómetros de costa, presenta para el veraneo distintos aspectos muy interesantes, desde el punto de vista climatológico. Al Norte, el Cantábrico, con sus costas bravías, empujadas por un mar inquieto, cuyas olas golpearán en las playas a los bañistas. Fuertes vientos, ambiente fresco. Lluvias. Las costas gallegas, batidas por el Atlántico con el mismo clima.

En el Sur de España, el Atlántico y el Mediterráneo, que se extiende por las costas levantinas hasta el cabo de Creus. Ambiente cálido. Temperaturas altas; mar tranquilo, con poco oleaje. Días en que el mar parece un lago. Escasas lluvias. Pocos vientos.

Los individuos bien constituídos soportarán muy bien la energía estimulante de las playas del Norte. Los nerviosos y personas delicadas deberán buscar las playas mediterráneas o parte Sur del Atlántico. Las débiles mareas actúan con suavidad sobre los sujetos poco resistentes a la reacción.

La aclimatación también tiene un interés grande. No debe someterse bruscamente al organismo que va del interior, a una brusca exposición a los baños de sol y de mar. Serán mucho más beneficiosos sus efectos, si después de seis a ocho días de estancia en la playa se van graduando poco a poco los baños solares y marítimos. Este consejo se refiere muy especialmente a los niños y personas delicadas. Individuos bien constituídos soportan perfectamente el cambio sin ningún trastorno. Pero si llegados del interior a una playa, se siente alguna depresión nerviosa, es que se ha cometido alguna imprudencia, abusando del sol o del agua, y hay que rectificar en seguida, pues la estancia en el mar es casi siempre beneficiosa. Sólo en contadas enfermedades está contraindicada.

Expuestos en rasgos generales estos consejos higiénicos, vamos a ocuparnos especialmente de dos aspectos interesantísimos en las playas. Los baños de sol y los baños de agua.

Baños de sol

¡Cuánto ha cambiado en veinte años el ambiente en las playas! Antes se evitaba el «golpe de sol». Gustaban los cutis blancos, pálidos, se evitaban los rayos solares con sombrillas, toldos y anchos sombreros.

Las caras bajo velos verdes o rojos.

La hora del baño. Bullicio y alegría en chicos y grandes

SAN SEBASTIAN
HOTEL MARIA CRISTINA
Sinónimo de elegancia y distinción

CORDELERIAS REUNIDAS, S. A.
Marqués de Valdeiglesias, 5, 2.°
Apartado 375 MADRID Tel. 22930
Dirección telegráfica: CORESA
ABACA-MANILA, SISAL, COCO, ETC.
HILADOS, TORCIDOS, CABLES MIXTOS
CORDELERIA DE TODAS CLASES
Manufacturas de aplicación general para
MARINA - PUERTOS - MINAS - HIDRAULICA
AGRICULTURA - INDUSTRIA - CONSTRUCCION
Fabricación mecánica con el más moderno utillaje.—Selección de fibras apropiadas para su mayor perfección y rendimiento.—El consumo nacional aprecia desde muchos años la calidad de nuestros productos como garantía de su mejor resultado
FABRICAS:
Andrés Garriga.-Barcelona
Jaime Ribó, S. A.-Barcelona
Cordelería Domenech Hermanos, S. A.-Badalona.
Cordelería Mecánica Pardo Baras, S. A.-Gijón
Hiladora Illicitana, S. A.-Elche
Hijos de Arrarte, S. L.-Santander

HUSA
EN LAS PLAYAS ESPAÑOLAS DE MODA
San Sebastián . HOTEL MARIA CRISTINA
HOTEL TERRAMAR PALACE
GOLF HOTEL TERRAMAR
Sitges . . . . . CASINO PISCINA PLATJA D'OR
Alicante . . . . . HOTEL PALACE
S'Agaró . . . . . HOTEL PLAYA
HOSTAL DE LA GAVINA
Cádiz . . . . . HOTEL DE LA PLAYA
Bajo la dirección de
HOTELES UNIDOS, S. A.

Al efectuar sus compras, haga referencia a los anuncios de EL DEBATE

Elizalde, S. A. Fábrica de motores de aviación. Barcelona

Fundada esta fábrica en 1908 por don Arturo Elizalde—malogrado cuando pudo empezar a ver el resultado de sus esfuerzos en pro de la industria aeronáutica—se dedicó a la fabricación de automóviles durante bastantes años. En el curso de ellos, allá por los años 1916 y 1917, y ante la dificultad creada por la guerra europea para importar motores de aviación, construyó dos de éstos, con sistema de refrigeración por agua, uno, y por aire, el otro. El fin de la contienda mundial hizo que a este esfuerzo no se le concediera la atención debida hasta que, en 1925, elevadas personalidades de nuestra Aeronáutica requirieron a ELIZALDE para la producción, en serie, de motores de aviación de gran potencia.

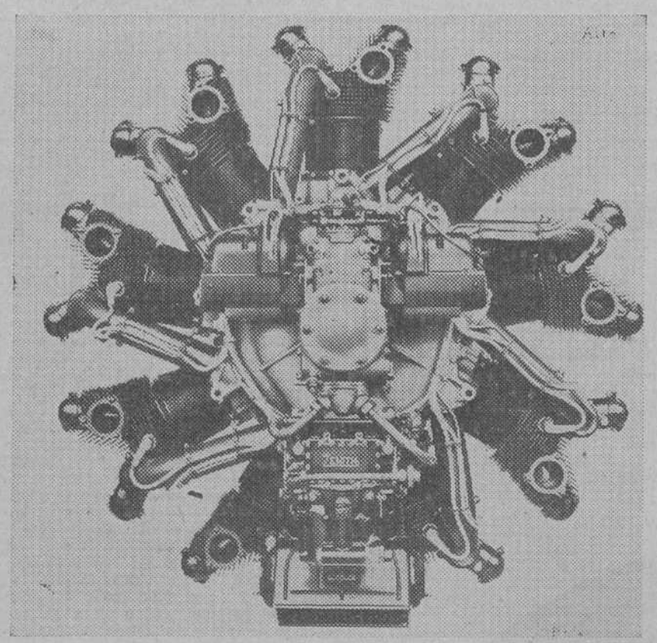
En ese año y por decisión de nuestra Aeronáutica, se adquirió la licencia LORRAINE, motor francés de fama mundial en aquella fecha. En el año siguiente, 1926, fueron entregados los primeros motores y en los sucesivos se han entregado a Aviación Militar hasta 365 motores de ese tipo, la mayor parte de ellos entre los años 1926 y 1931. Son escasas las bajas que ha habido, y puede decirse que todos ellos continúan prestando servicio a plena satisfacción.

La fábrica está instalada en pleno centro de Barcelona, teniendo su fachada principal en el Paseo de García Hernández, 149 (antes de San Juan). Ocupa un solar de 10.000 metros cuadrados, de los que más de 6.000 corresponden a superficie cubierta. Entre Dirección, Oficinas y Talleres da actualmente ocupación a 260 empleados y obreros, todos ellos españoles. Esta cifra es la mínima desde que ELIZALDE se dedica a este género de construcciones; ha sido considerablemente mayor. La reducida producción actual, debida a la escasez de pedidos, podría duplicarse sin gran esfuerzo ni aumento de plantillas; para triplicarla bastaría poner algunos turnos dobles.

Aun cuando los motores citados sean construidos bajo licencia, ELIZALDE, S. A. los fabrica íntegramente con materiales genuinamente españoles, y tanto la mano de obra como la dirección y alto personal de la Casa, son nacionales.

En su firme deseo de dotar a España de una técnica propia, emprendió ELIZALDE el estudio y construcción de motores propios, de enfriamiento por aire y gran potencia. Después de varios años de trabajos, fué presentado el motor DRAGON IX B, y efectuó, con brillante éxito, las pruebas reglamentarias de la homologación, primero a 420 C. V. y luego a 470 C. V., con velocidades de 1.800 y 2.000 vueltas-minuto, respectivamente. Continuando su esfuerzo en pro de la creación de modernos motores netamente nacionales, ELIZALDE, S. A. puso en estudio y construcción sus compresores de alimentación, que hoy son una realidad y dan a sus motores características similares a las de los motores más modernos construidos en el extranjero. Con ello se ha llegado a tener el motor SUPER-DRAGON SDMR de 750 C. V. a 2.200 revoluciones. El DRAGON IX B, provisto de reductor, llega a 600 C. V. Estos motores se construyen con y sin reductor de hélice.

Todos estos estudios, trabajos, experiencias y construcciones, se han desarrollado durante un período de aguda crisis, que ha reducido la plantilla de personal a un límite del que es muy difícil descender, pues sabido es lo costoso que resulta formar y especializar un núcleo de mano de obra, tan escogido como el que se necesita para tan delicadas construcciones. Muy doloroso sería tener que desprenderse, por falta de trabajo, de elementos de tanta valía. Se vienen conservando, a toda costa, sin tener en cuenta el factor económico, porque desperdigados esos elementos, sería muy difícil, o imposible, reunirlos en el momento deseado; la creación de otros requeriría grandes gastos y, lo que es peor, enorme pérdida de tiempo.



"Superdragón S. D. M. R". Potencia nominal, 750 C. V. a 2.200 R. P. M. Peso total, 414 kilogramos

Es tónica de ELIZALDE, S. A. la de tener entre sus elementos gran cantidad de personal técnico, circunstancia poco común en nuestro país, en la que la labor del técnico no se suele apreciar con exceso.

El trabajo se efectúa sobre fichas de fabricación, en cuya redacción intervienen los ingenieros de las Secciones y los contramaestres y encargados de fichas, tiempos y utilaje, presididos por el Jefe de Fabricación. El operario recibe las indicaciones de su trabajo, juntamente con los útiles y los elementos de comprobación.

Los materiales son escrupulosamente recibidos por el Laboratorio Metalúrgico (químico, mecánico, metalográfico); y verificadas las piezas individualmente después de sus procesos de forja, tratamientos, cementaciones, etc.; igualmente se verifican en sus fases de mecanización. Una vez el motor montado, pasa a efectuar sus ensayos en el banco de prueba, para ver si cumple las condiciones del pliego de recepción (potencia, consumo de gasolina y aceite, etcétera, etcétera). Tras ello se desmonta y verifica concienzudamente, montando de nuevo y pasando a efectuar otra prueba en el banco.

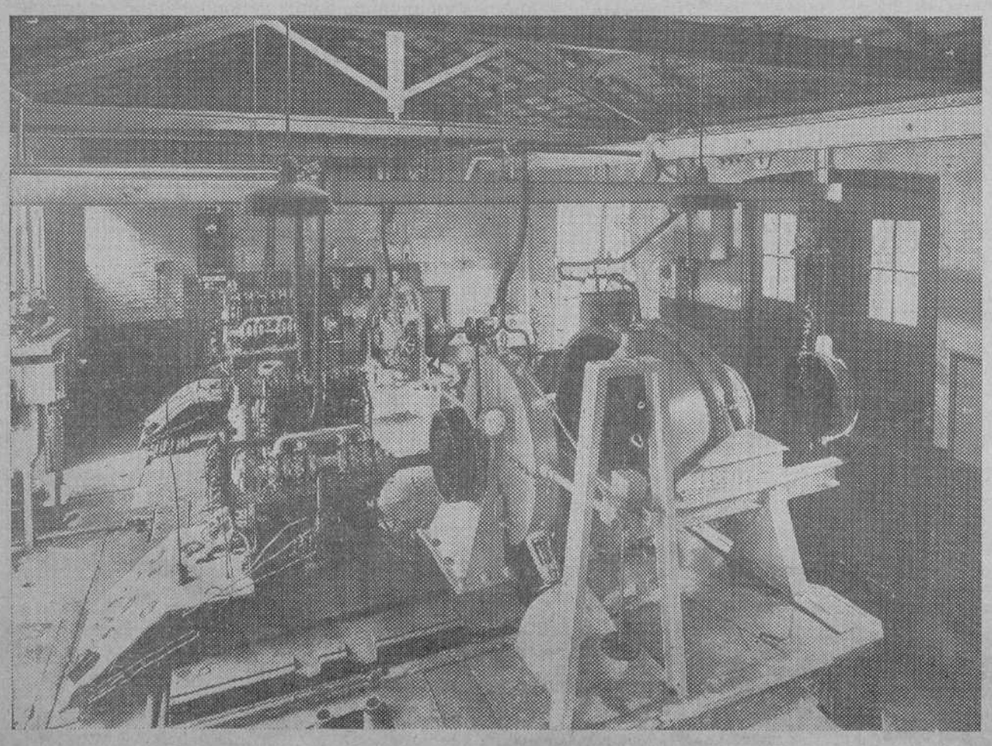
Como se ve, están tomadas las máximas garantías para evitar averías, y puede asegurarse que con la técnica desarrollada por ELIZALDE, S. A., sus motores son tan buenos como los de más fama del extranjero.

En cuanto a la organización del trabajo, creemos poder decir, sin incurrir en hipérbole, que, entre los técnicos, se considera como modelo la organización científica de la fábrica, que solamente por este concepto es visitada periódicamente por diferentes centros culturales, entre otros, la Escuela Superior de Aerotecnia y las Escuelas de Ingenieros de Madrid, Barcelona y Bilbao.

Incidentalmente indicaremos que ELIZALDE, S. A. está construyendo una serie de motores de aviación WALTER-JUNIOR por encargo del arma de Aviación Militar, que adquirió la correspondiente licencia en Checoslovaquia. Buena parte de esos motores serán entregados en el curso del año actual.

Terminaremos estas líneas indicando que el modo de trabajar de ELIZALDE, S. A. puede resumirse en tres palabras: conciencia, perseverancia y organización. Es de esperar que un esfuerzo tan considerable como el realizado por esta fábrica, premiada hasta hoy con la confianza ilimitada que el personal volante tiene en los motores ELIZALDE, podrá alcanzar la merecida recompensa de no ver cesar actividades tan provechosas para el progreso de la Aeronáutica auténticamente española.

Vista parcial de una de l as naves de máquinas



Sala de pruebas para motores de los tipos "A-4", "A-5", "J-4" y "Dragón"

LA ASOCIACION DE NAVIEROS DEL NORTE Y LAS COMUNICACIONES MARITIMAS

Hemos tenido ocasión de conversar con algún elemento naviero de la Asociación de Navieros del Norte, a propósito del proyecto de ley de Comunicaciones marítimas, que está ya en la Mesa del Congreso.

Hemos de empezar por reconocer—se nos decía—que el proyecto tiene grandes aciertos y, además, la ventaja de que en sus líneas generales coincide con los que se prepararon o se iniciaron por los anteriores ministros de la República, lo cual ha de asegurar su estabilidad; pero, como es lógico, hecha la justicia que merecen los que en él intervinieron, la colaboración que nos corresponde prestar a los navieros es la de llamar la atención sobre los defectos que en él veamos, para que se puedan corregir a tiempo y no malograr el esfuerzo realizado y la competencia y buena voluntad que en él han puesto cuantos han intervenido.

En un turno de totalidad la Asociación de Navieros del Norte combatiría el proyecto en cuanto al exceso de intervencionismo del Estado. Comprendemos su intervención en materia fiscal y en lo que atañe al exacto conocimiento de la marcha del negocio; en aquello que puede ser preciso en lo que a las líneas subvencionadas se refiere, para poder hacer con garantía para el Estado las revisiones de la subvención.

Pero señalada ésta el naviero marcha a su riesgo y ventura. Y no es posible en un negocio de la magnitud e índole del de la navegación, sujeto a tantísima contingencia, que requiere libertad de movimientos y celeridad en las resoluciones, admitir la supeditación que se patentiza en el proyecto de ley, pues que lo mismo para construcciones, transformaciones y reparaciones de los buques que para modificaciones de las tarifas de carga y pasaje, etc., etc., se impone en aquél la intervención oficial, y esto bien claramente se ve cuán perjudicial habría de ser por cuanto coarta la libertad de iniciativa, que es siempre indispensable en todo negocio; pero aún más en este de la navegación.

Así, por ejemplo, en materia de fletes de pasaje y carga, cuyos tráficos son objeto de conferencias entre las Compañías más importantes que concurren en los mismos, si hubiera de admitirse esa intervención oficial, ¿cómo podría hacerse compatible la rigidez oficial con las disposiciones que, frecuentemente, y a tenor de competencias u otras causas que surjan, se dictan por las indicadas conferencias?

No cabe duda que por el propio beneficio del Estado los concesionarios necesitan una mayor libertad en su desenvolvimiento, porque es el único camino de obtener un mayor rendimiento y, por consiguiente, una mayor economía para el Estado.

El rigorismo de algunas normas de las señaladas en el capítulo que se refiere a las comunicaciones transoceánicas, marca de un modo muy especial esa tendencia. Ya comprendemos nosotros que esas medidas no nacen por generación espontánea, sino por temor a que se puedan dar abusos o como consecuencia de suponer que se hayan dado; pero creemos que es un error de la Administración el atar las manos del naviero para evitar abusos, porque con las manos atadas no se puede trabajar, y la preocupación, por consiguiente, resulta un mal aun mayor que ese posible abuso, que bien puede resaltar y comprobarse sin una intervención que coarte.

Y si de la totalidad pasáramos al detalle, ya que estamos de hecho en el tema de las inspecciones, ¿por qué la inspección y fiscalización de los servicios no las puede hacer la subsecretaría de la Marina civil por medio de su personal especializado, de la misma manera que las Delegaciones de Hacienda la ejercen por medio de sus inspectores? Y si la ejercen así, ¿para qué se necesita la delegación o intervención constantes por el nombramiento de un interventor o un delegado especial para las Compañías? Y aun resulta más extraño lo de reservarse el nombramiento de un consejero designado por el Gobierno, porque, aparte de que fatalmente trae consigo todos los cambios y todas las naturales influencias de la política, ¿qué ventaja tiene para el Estado, ni para la buena marcha de los servicios, ni para la Compañía? Y, además, se podría dar un caso un poco extraño. ¿Qué pasaría si el Estado designara un consejero para una Compañía en que el consejo no estuviera retribuido? Si nos atreviéramos, diríamos que disuena del espíritu del proyecto la coletilla del consejero.

Se limitan en el proyecto los gastos de entretenimiento y de conservación de la flota. Ya de por sí es bien difícil poner ese límite, y mucho más si se ha de señalar desde ahora con vistas a veinte años, y en cambio tiene el peligro de que una mala conservación y un mal entretenimiento no sólo desprestigian la flota, sino que acortan su vida.

Tomado a la letra el artículo que se refiere a la revisión de las subvenciones, puede deducirse de él un automatismo que no creemos que sea su espíritu, porque pueden subir o bajar los ingresos o los gastos de las Compañías por causas que tengan un carácter permanente y por causas que tengan un carácter esporádico. Los que tienen una cierta permanencia es lógico que pesen; pero no pueden tener el mismo peso los que son de carácter transitorio, que se han podido dar en un período de dos años, pesando en el negocio en un número de meses determinado y produciendo las naturales alteraciones de las cifras, y que, sin embargo, no hayan de darse o no haya motivo para preverlos en los años siguientes. Pero esto es tan claro que nosotros creemos que no dejará de prevalecer el espíritu por encima de la letra, y si lo citamos es porque convendría que se aclarara para no dejar lugar a dudas.

La fórmula económica más conveniente, tanto para el Erario como para el concesionario, sería la de que los servicios se prestasen a riesgo y ventura de éste y dentro de un margen de amplitud y libertad de desenvolvimiento que permitiese el mejor desarrollo de los servicios, estableciendo un límite prudencial dentro del cual encuentre el contratista la retribución económica razonable a tenor de sus esfuerzos, y que sean el justo premio a sus actividades.

Aun podríamos decir más en lo que se refiere a este capítulo, en puntos como los del seguro, en los que el naviero necesita una gran flexibilidad y, desde luego, el poderse asegurar a sí mismo, que es uno de los tornillos que más abaratan la prima del seguro.

Está bien la limitación a los accionistas extranjeros, pero no tanto que no se les deje tener ni una sola acción. Lógico sería que, como se hace en el resto de la industria nacional, se fijara un tanto por ciento, y si se quiere, aun más pequeño que el del resto de la industria nacional; pero a veces estos buques que tienen que moverse en contacto con todo el resto del mundo pueden encontrar ventaja en que haya algunas gentes de fuera de España que estén un poco interesadas en los resultados.

Se ha tocado con mucho acierto la materia de salvamentos, y está muy bien interpretados los casos de excepción, ya que por nuestra parte no ponemos en duda que el que por de pronto lo resuelve es el capitán de la nave, que es quien lleva la responsabilidad.

Suponemos que quedan para el Reglamento aclaraciones que, por no hacer una ley excesivamente casuística, no habrán ido a ella, y entre ellas están las garantías que el Estado ha de tomarse para que, al dar facilidades para la nacionalización de buques, esto no se convierta en un arma contra los españoles que han hecho el esfuerzo, o lo hagan en lo sucesivo, de construir en España. Y en este concepto creemos que se trata con olvido al cabotaje regular, y precisamente en momentos en que más necesitado de protección está, dada la situación precaria por que atraviesa, y por ello no se le desgrava de los impuestos correspondientes al tráfico marítimo por carga y pasaje, ni tampoco se le favorece con reducciones o bonificaciones en otros gastos de carácter oficial, como sucede con las líneas de gran cabotaje y altura.

Se faculta, en cambio, a las líneas subvencionadas y primadas que cuenten con buques de construcción nacional, a hacer el cabotaje, creando así el propio Estado una competencia seria al cabotaje regular que no podrá subsistir a esta nueva competencia, olvidándose de que la ley de Protección a las industrias sostiene una teoría absolutamente moral y equitativa, por la cual las industrias que reciban una protección oficial del Estado no pueden utilizar los medios que les proporciona esa protección para establecer competencias con las industrias libres, carentes de aquélla, y, por consiguiente, se impone una rectificación fundamental en esta materia de tanta gravedad como trascendencia.

Ha de tenerse presente que si en esa competencia—a la que por desigual llamaríamos poco lícita, ya que unos ciudadanos españoles vendrían con subvención del Estado a hacer la competencia a otros que no la tenían—venía el cabotaje regular nacional a no poder vivir por sus propios medios; como, por otra parte, no es un servicio suprimible, ya que es el cauce más importante de transporte entre todo el litoral español, las consecuencias vendría a pagarlas el propio Estado, que no tendría más remedio que subvenir al sostenimiento de un servicio que hoy se paga a sí mismo.

Son los detalles que hemos ido citando, tal vez para quien no viva la realidad de estos negocios, nimios; pero a nuestro entender pueden contribuir, algunos de ellos esencialmente, al éxito o al fracaso de la ley, y por eso, sin mermar en lo más mínimo el sincero reconocimiento a la capacidad y al esfuerzo de los autores y colaboradores de este proyecto, hemos creído cumplir un deber llamando la atención sobre los puntos que van señalados.

Construcciones Aeronáuticas, S. A.

TALLERES DE GETAFE Y CADIZ

Comenzó la Sociedad Anónima de Construcciones Aeronáuticas la edificación de sus Talleres de Getafe en 1923, y fueron terminadas en 1929 las obras de la primera parte del plan proyectado. Posteriormente fué ampliado considerablemente el Taller de Fundición, especializado en aleaciones ligeras y ultraligeras, con lo que llega a unos 12.000 metros cuadrados la superficie cubierta de los talleres.

Para atender a las necesidades sentidas por la Aeronáutica Naval y poder construir los grandes hidroaviones metálicos pedidos por la Aeronáutica Militar creó la Sociedad su Factoría de Cádiz, dotada de todos los adelantos modernos y en ella se han construído hidros Wall y Superwall, aviones-torpederos, etcétera. Entre ambas factorías (Getafe y Cádiz), y en sus secciones de tornos, fresadoras, prensas excéntricas y de fricción, bancos de estirar para obtener perfiles de acero de alta resistencia, aleaciones ligeras, calderería, ajuste, pintura, etc., cuenta la Sociedad con unas 250 máquinas, en gran parte de los tipos más recientes para las industrias aeronáuticas.

Las instalaciones de tratamiento de materiales, hornos de baños de sales, hornos eléctricos fijos y basculantes, forja, y en especial los de baños electrolíticos, pulimentado, cadmiado y anodizado pueden considerarse de los tipos más modernos en la industria mundial, y en cuanto a los métodos de anodizado, puestos a punto recientemente por el Instituto de Investigaciones Industriales de Londres, puede decirse que han sido los Talleres de C. A. S. A. los primeros del Continente en comenzar su instalación.

Cuenta la Sociedad en sus factorías con importantes talleres de carpintería en los que lleva a cabo, entre otras, la fabricación de hélices ordinarias y hélices protegidas de paso reglable en vuelo, tipo el más moderno, para cuya fabricación ha adquirido recientemente las licencias necesarias.

Merece mención especial la Sección de Fundición, la mejor de España en cuanto a aleaciones ligeras y ultraligeras se refiere, y de la que se surten las principales industrias navales y aeronáuticas del país. Posee, asimismo, talleres dedicados a la construcción de material para ferrocarriles, tranvías y automóviles, y ha suministrado a la Sociedad General de Autobuses, de Barcelona, ruedas de la más ligera entre las aleaciones de magnesio conocidas, denominada «Elektron», para equipar la totalidad de los vehículos de ese importante servicio público de la ciudad.

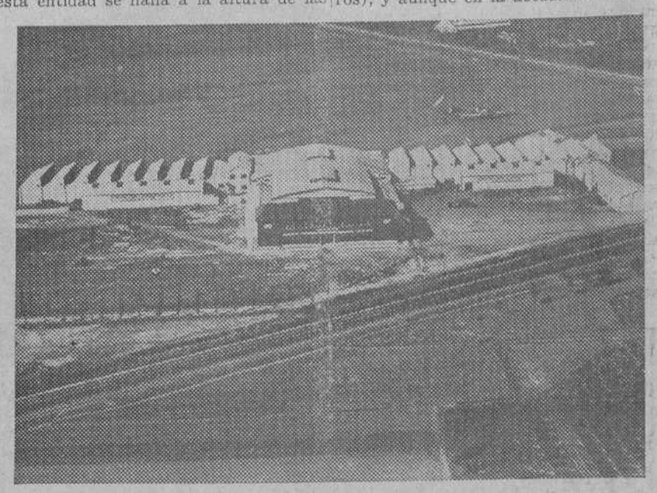
Para satisfacer las necesidades de la industria naval en elementos de peso reducido y altas características mecánicas dispone C. A. S. A. de aleaciones resistentes de la oxidación, seleccionadas en países de gran tradición marinera y de garantía técnica indiscutible.

Dados los medios de trabajo y las licencias y garantías técnicas con que cuenta C. A. S. A., puede afirmarse que esta entidad se halla a la altura de las más modernas industrias aeronáuticas mundiales en cuanto a adelantos profesionales y perfecta organización se refiere.

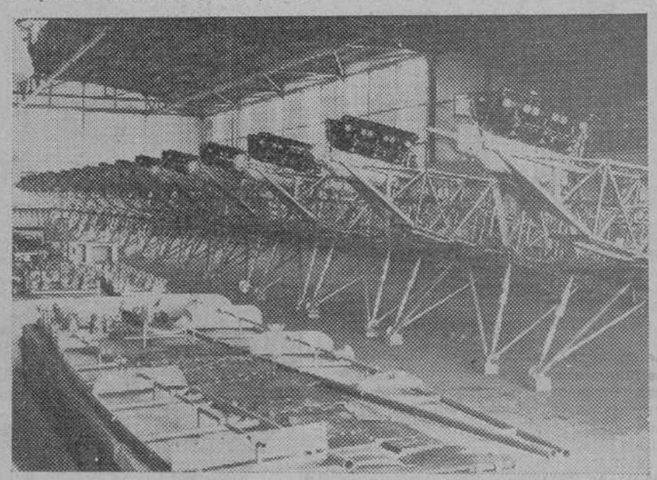
Su capacidad de trabajo es hoy día muy superior a las órdenes recibidas en los últimos años, y con facilidad puede aumentarse considerablemente, ya que dispone de locales y terrenos para extenderse, de personal técnico y operarios nacionales perfectamente especializados, a más del personal en preparación en las Escuelas que en Getafe y Cádiz sostiene la Empresa, por su propia iniciativa.

La sociedad Construcciones Aeronáuticas puede ser considerada por las clases directoras del país, como una de las herramientas más poderosas para la defensa nacional, en cuanto atañe a la construcción de material aeronáutico, como se acredita por las considerables entregas de material que lleva realizadas, que pueden cifrarse en unos cuatrocientos aviones terrestres y unos cincuenta hidroaviones bimotores, totalmente metálicos y de tipos seleccionados por las autoridades. (Breguet, Dornier, Wall y Superwall, Vickers, Hawker, etc.)

Esta posición, firmemente mantenida, de nacionalizar los tipos considerados por los diferentes Servicios aeronáuticos como los más convenientes, ha permitido que la mayoría de los grandes «raids» llevados a cabo por los ases de nuestra aeronáutica (cuyos pilotos gozan de una justa reputación mundial), hayan sido efectuados en aparatos construídos por C. A. S. A. Ello le ha permitido, además, contar en épocas pretéritas con más de un millar de personas especializadas (entre empleados y obreros), y aunque en la actualidad esta cifra ha tenido que ser considerablemente disminuida, por la reducción de los programas oficiales, no por ello ha dejado la Sociedad de preocuparse de obtener licencias y garantías para estar en cada instante en disposición de fabricar los tipos más modernos, como son los aviones-torpederos «Vildebeest», de patente Vickers, de los cuales ha de entregar este año a la Marina española veintisiete aparatos idénticos a los que construye Inglaterra, nación que, como es sabido, ocupa hoy día el primer lugar en esta clase de armas, y donde no se vislumbra todavía tipos que puedan sucederle.



Vista general de la factoría de Construcciones Aeronáuticas en Getafe

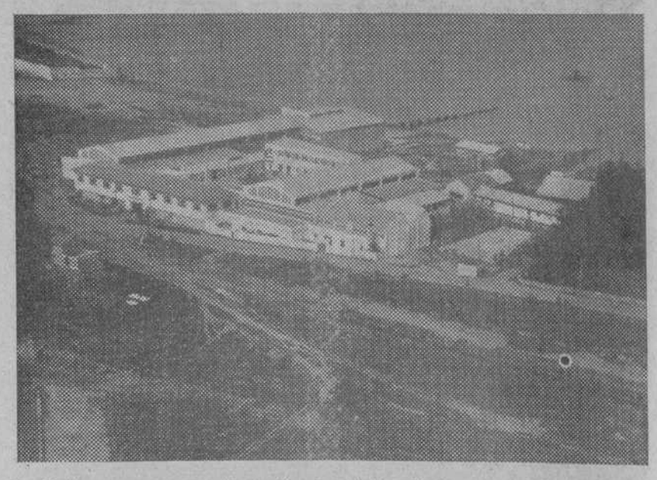


Serie de aviones tipo torpederos en construcción en los talleres de Getafe

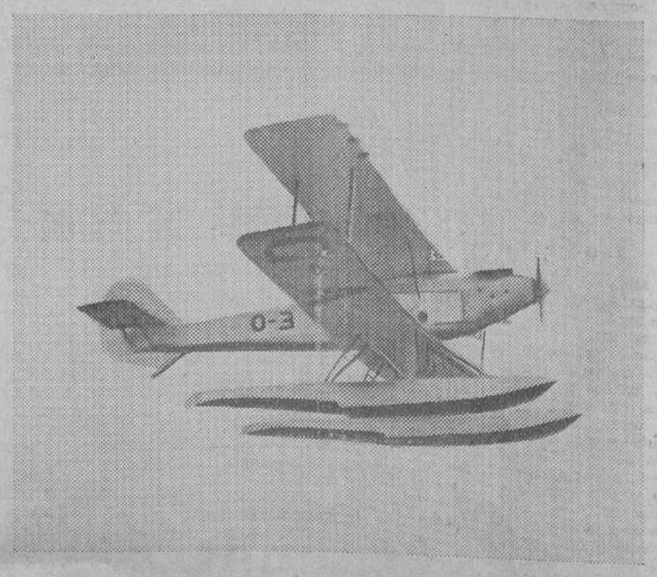
Puede añadirse que durante el próximo año entregará C. A. S. A. a nuestra Marina otros aviones tipo Hawker, para ser lanzados con catapulta desde los cruceros. Estos tipos Hawker son considerados en el Imperio británico, como los más adecuados actualmente, para reconocimientos marítimos y pequeños bombardeos.

En resumen, cabe tener fe ciega en la capacidad de la industria aeronáutica española, para satisfacer totalmente los requerimientos de la defensa nacional en cuanto concierne a la construcción de aparatos, así como en la posibilidad de contar en breve plazo con tipos netamente españoles. Sólo falta para esto último que los Gobiernos se decidan a estimular a los no escasos técnicos de mérito que en España existen, dedicando a prototipos sumas similares a las que para estas atenciones dedican los países que van a la cabeza de la producción de elementos cada día más potentes o siquiera, para no pecar de ambiciosos, sumas similares a las que gastan en este importante menester otros países de potencialidad económica análoga a la nuestra.

España, que en otros ramos de su industria, hace de «linterna roja»—según la frase que han hecho popular los elementos deportivos—tiene la obligación de cuidar y hasta mimar una industria que, cual esta de Construcciones Aeronáuticas, gana una etapa cada día.



Talleres para construcción de "hidros", en Cádiz, propiedad de C. A. S. A.



Avión tipo torpedero en vuelo

La Marina española fué desde el siglo XIII el vehículo de la civilización

Tres siglos de historia, durante los cuales Castilla y Aragón resumían el "summum" de la ciencia y de la experiencia en las cosas del mar

Dos inventos, el de la brújula y el del timón, que ordinariamente no se mencionan con la importancia y trascendencia debidas, acontecieron en el siglo XIII y revolucionaron la técnica marinera, facultándola para desempeñar la gran misión descubridora, primero; la de vehículo por excelencia de la civilización, después; porque eso fué nuestra Marina ante la ciencia y la cultura.

La brújula, aunque atribuída durante muchos años al físico Gioja, es de origen catalán, según lo acepta la moderna crítica, pues, que en efecto, muchos años antes de la fecha atribuída al italiano, ya Lulio la citaba en "De Meditatione" y en su "Ars Magna" como algo consabido, y hasta Alfonso el Sabio hizo lo propio en las Partidas, precediendo en esto a cualesquier otro documento de índole oficial. Pedro el Ceremonioso, de Aragón, asimismo, fué el primero en declarar su uso obligatorio en aquellas Ordenanzas célebres que redactó el almirante Cabrera; el oficio de "boxoler"—constructor de brújulas—era corriente en la Cataluña de entonces, y hasta existían tratados de este instrumento maravilloso, que permitía el guiarse sin costa a la vista, ni esperar a la referencia de la estrella del norte. La navegación, con esto, fué perdiendo timidez, engolfándose más y más, y la propia naturaleza del Mediterráneo, pequeño y con numerosas islas de altozanos, visibles a gran distancia, favoreció este entonces atrevido modo de navegar, perdiendo de vista las riberas.

"Mudó la faz del Universo, varió la constitución del orbe, alteró las leyes, los usos, las opiniones, el comercio, el poder, la salud, las virtudes y los vicios de los hombres y de las naciones"

Por aquellos tiempos usábase por gobernalle, desde tiempos remotísimos, uno o dos remos calados a popa de difícil acomodo y manejo y no de grandes efectos, con vientos punteros o de proa, sino más propio para navegar en popa y con mares tranquilas. La brújula—que en nuestra Marina llamamos aguja—aún con sus errores primitivos, propios de todo ingenio tosco en sus comienzos, dejaría ver elocuentemente lo necesario de un gobernalle más perfecto y de más sensibilidad, y a esta necesidad se unió indudablemente la adopción general de la vela latina o triangular—que a pesar de su nombre no nació en el mar de este nombre, sino que se importó de las remotas islas de la India—, que permitía el aprovechar aun vientos contrarios para navegar. Hubo, pues, que arbitrar el verdadero, timón idéntico al actual, a continuación de la quilla y cosido a charnela en el plano de simetría de la nave en su extremidad de popa, ni más ni menos que la cola de los peces, porque el hombre, aunque tarda en comprenderla, no hace sino inventar copiando la Naturaleza que nos rodea.

Así provistas de timón y aguja, las naves medievales pudieron enmararse más y más ,y tras muchos años de experiencia, casi dos siglos, pudieron apreciar las distancias y orientaciones entre unas tierras y otras, dando lugar, al representar gráficamente este conocimiento, a la carta de navegar, de abolengo esencialmente catalán y de importancia suma que no es preciso encarecer.

Las naves vizcaínas

Mientras tanto, en Castilla iba en auge aquella formidable escuela de colectores, que con el Rey Sabio por cabeza había de impulsar la dormida afición al estudio de las ciencias, y de la que había de aprender toda la Europa. El cultivo de la astronomía y la geografía, con sus problemas y aportaciones a otros ramos del saber, hicieron de nuestro país la meca obligada de todos los que iban camino de doctos o de sabios, y mientras en Toledo se incubaba la ciencia náutica, que había de encontrar todo lo necesario en los "Libros Alfonsíes del Saber de Astronomía", los vizcainos (así llamados los del Cantábrico), en lo puramente marítimo, se aplicaban con denuedo y fruto, consiguiendo la hegemonía en las regiones nórdicas hasta el mismo Báltico, con una organización comercial que abarcaba a Flandes y a la Inglaterra como casa propia. Sus naves y marinería eran las más estimadas por mejores, y aún subsistía la tradición aquella de la "Hermandad de las Marismas", que comprendía las gentes de la Bayona de Galicia a la de la raya de Francia, verdadero poder dentro del de Castilla, disputada su amistad por naciones extranjeras en sus guerras, sabedoras de que su alianza significaba tanto como su victoria. Región que creó el verdadero espíritu marinero, que había de caracterizar más tarde a los argonautas portugueses y españoles del Atlántico. Con sus fuertes naves de alto bordo—no galeras, como en el Mediterráneo—, Vizcaya y la Montaña se empleaban en el gran cabotaje por mares hoscos y duros, iniciando el comercio en gran escala, que les llevó incluso a batir moneda propia en Flandes; pescando la ballena y el bacalao, cuya técnica aprendieron de nuestros arponeros, los extranjeros se remontaron tan al norte que alcanzaron Terranova, cuyas pesquerías emprendían periódicamente con navegación tan dura y remota que aún constituye viaje temido y azaroso.

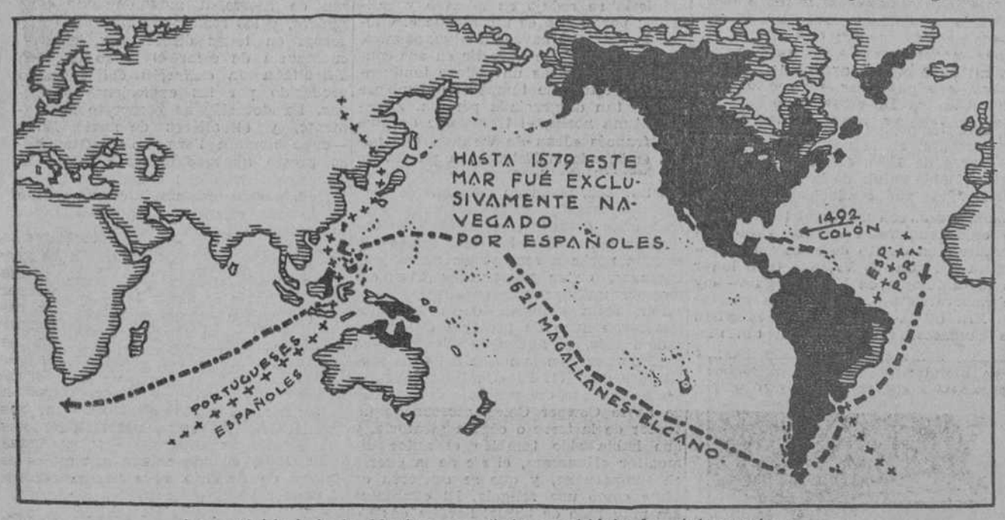
Con todo ello, las naves vizcaínas ganaban en fortaleza y manejabilidad; pero aún cierta novedad a bordo debía revolucionar la técnica de construcción y ésta aconteció también en nuestra Marina: aludo a la aparición de la artillería con sus nuevas exigencias en la fábrica de naos, por primera vez usada en los buques españoles del almirante Bocanegra, que en 1273 derrotaron a los del inglés Pembrock, por frente a La Rochela.

El sumo de la ciencia marítima

Castilla y Aragón, por lo tanto, resumían cual ningún otro país, el sumo de ciencia y experiencia necesarias para las cosas de la mar. Bien es verdad que Portugal, con su problema interno resuelto y ya constituída su unidad política y geográfica, inició por el sur sus actividades marítimas a imitación de los vascos por el septentrión; pero, cuando quiso dar patrón debido a sus ansias, fué trayendo al mallorquín Ferrer con acostamiento cerca del infante navegante, que llevó consigo toda la ciencia de su escuela; más tarde utilizó aquel país los conocimientos de Zacuto y de Vicinho, españoles ambos y así hasta el carcumen de la única nación que en achaques de navegaciones puede darse la mano con la nuestra, fué trasunto español en sus comienzos.

Realizada nuestra reconquista, los Reyes Católicos pudieron ya pensar en Ultramar, y en estas circunstancias tres carabelas españolas, escribiendo la página más gloriosa después de la de Cristo, según frases de Gomara, descubren el Nuevo Mundo. ¿La nacionalidad de Colón? ¡Qué importa! Nos basta con la certeza de que fueron españoles: la ciencia, la experiencia, las naves y, sobre todo el corazón de aquellos Pinzones, cuya familia entera completó las dotaciones, gracias, precisamente, a aquel hombre calumniado que fué Martín Alonso, prestigioso armador y marino de cuenta.

Y España, el país más preparado y más adecuado, con la pujanza de su raza aventurera y heroica, abrió con la más estupenda de las navegaciones, no ya la Edad Moderna—haciendo época en el sentido estricto del vocablo—sino la gran era de los descubrimientos. El momento es tan grande, su transcendencia tan enorme que debo de ceder la pluma, ya que no la emoción y el entusiasmo, a la galanura de aquel ingenio que fué don José de Vargas Ponce, marino, historiador tenido ya por clásico en la República literaria: "Y esta es aquella época en que la Marina española remontó el vuelo de su gloria a esfera tan superior que no la ha alcanzado, y se puede asegurar sin temeridad ni jactancia que no es dable la alcance ninguna otra. El engañado o incrédulo, a quien parezca encarecimiento esta verdad, figúrese dos grandes globos que le representen el mundo que conocieron los antiguos y el que conocemos. Si en éste nota un vastísimo contingente que equilibra el nuestro, que duplicó el elemento del hombre, ese es un fruto de la Marina española.



La actividad de la Marina española cambió la faz del mundo

La mayor de las revoluciones

"Si echa de ver un anchuroso mar que lo separa de las antiguas Indias, su conocimiento se debe a la Marina española, que por largo tiempo lo fregüentó exclusivamente. Si le ve poblado de archipiélagos numerosos sujetos a nuestros soberanos, descubrimientos y conquistas son de la Marina española. Si columbra un lejano y tortuoso estrecho, que horadando la nueva comarca hacia su extremo meridional comunica los dos magnos océanos, hallazgo es de la Marina española. Si extiende sus ojos por el inmenso ámbito de estos dos mundos, si sigue el continuado piélago que los baña, hallará el gran viaje, el viaje sin modelo que por primera vez se debió a la Marina española. Colomb, Vasco Núñez de Balboa, Magallanes. Elcano, en menos de una centuria añadieron al conocido un nuevo mundo, averiguaron sus más cortas comunicaciones, y con la demostración más atrevida y más gloriosa presentaron la extensión y figura de la tierra. Este conjunto de novedades estupendas ocasionó aquella revolución única que con un trastorno sin exemplar mudó la faz del universo, varió la constitución del orbe, alteró las leyes, los usos, las opiniones, el comercio, el poder, la salud, las virtudes y los vicios de los hombres y de las naciones. Ella ocasionó la mudanza más notable que jamás ha habido en las costumbres, en la industria y en el gobierno de los pueblos. Entonces fué cuando los entes divididos por el diámetro del globo se unieron con nuevos vínculos, nuevas relaciones, nuevas necesidades; y entonces, cuando desde el reducido lapón a los membrudos patagoneses, el género humano, componiendo una sola sociedad, se socorrió recíprocamente. Los frutos de los climas situados baxo el Ecuador fueron a reanimar a los habitantes circumpolares; las producciones de septentrión y mediodía, a ser comunes en las zonas templadas y en la tórrida; y el hombre de mar, único móvil y agente de tanto bien, entonces tuvo por suyos todos los climas de la tierra. Revolución sin exemplo, que sólo la proporcionó la Marina, y que en la principal y mayor parte la efectuaron los marinos españoles.»

Tres siglos por todos los mares

Observad el gráfico, que resume y condensa los brillantes párrafos de Vargas y admiraos considerando el ampuloso y solemne escenario en donde se desarrolló la actividad de nuestros argonautas; desde los hielos de Alaska, a los que blanquean las tierras patagónicas y los canales fueguinos; el inmenso azul salpicado de las infinitas islas de inefable ensueño que son las del gran mar Pacífico, exclusivamente español durante casi todo el siglo XVI; imaginaos, con poco que os diga, la zozobra de embarcar en aquellas naos y carabelas, muy pocas superiores a las cien toneladas actuales y las más, de sesenta a ochenta, con veinte metros escasos de largura y eslora y en cuyo bordo se revivía toda la incomodidad que rodeaba al hombre primitivo en cuanto a rudeza del vivir, alimentación y lucha con los elementos. Imaginad asimismo las endemoniadas corrientes que muchos siglos después habían de desesperar a un Cook y a un Laperouse; el traidor bajerío de las Antillas, aun sin contar con el terrible huracán; los peligros de los miles y miles de costas inabordables aun con tiempos bonancibles, catadas por nosotros, sin embargo, hace tantos años; las dificultades de encontrar vientos favorables y manejables y de inventar por la mar de Canadá, la alta California, que recorrieron toda los españoles; así como la contrariedad que son los solapados pamperos del Plata y el terrorífico baguio filipino, colaboradores del desastre, mil veces más temibles entonces por ser desconocida su esencia y aun su ley. Unid a todo esto—sin derecho al calofrío siquiera—las mil leyendas tenebrosas que toda la Antigüedad forjó y que la Edad Media plasmó y popularizó con toda su deliciosa ignorancia y su calenturienta fantasía; agregad también cuanto suponga el luchar contra lo ignorado que por su desconcertante y grandiosa magnitud se tenía por sobrenatural y fatalmente invencible, cuando no castigo ineludible de Dios; sumar, además, los continuos rigores del clima tornadizo; la contrariedad del viento escaso o la contumacia del cascarrón; el pavor ante unos alimentos que escaseaban siempre con aterradora precipitación al pudrirse; la amenaza de una tablazón siempre pronta a abrirse ante unas bombas de achique que de poco servían; y, si en cambio, todo salía bien —corrientes, mar y viento—figuraos entonces la duda terrible de si ello, por lo mismo, no imposibilitaría el tornaviaje al puerto del hogar que les vió salir. Considerar asimismo el constante temor al incendio brevísimo de toda aquella balumba de maderos y jarcias harto ensebados y alquitranados; imaginaos, por fin, el terror al escorbuto, pavorosa calamidad que cuando aparecía no marchaba sin el tributo de la vida de los más y la ruina corporal de todos.

La Casa de la Contratación en Sevilla, Institución gloriosísima, que consiguió mantener nuestra primacía en publicaciones de náutica. La brújula y el timón, inventos catalanes del siglo XIII

Resolved todo esto aun sin pintura más expresiva y real, pensar que desconocían las causas, pero no los efectos, dolorosamente ciertos y sabidos, por ya experimentados, y podéis imaginar aún con probreza, el espectáculo casi diario en aquellas breves embarcaciones españolas que durante tres siglos trillaron todos los mares con alto espíritu de su misión y sin más estímulo que el saberse ante la Historia. Circunstancias que no quisieron ver nuestros detractores de siempre, que achacaron todo al afán de oro, que quizás alcanzaron algunos conquistadores, pero que jamás enriqueció a nuestros marinos, todos pobres a la postre y, si a la vuelta ricos, lo eran sólo—amén de achaques—de noticias y experiencias que otros habían de aprovechar para explorar y conquistar más tierra adentro.

Las expediciones

Descubierto el Nuevo Mundo, las minúsculas embarcaciones de la Andalucía occidental se afanaron tanto por marchar a las nuevas regiones, que durante el siglo XV, moribundo, sólo a ellas les fué dado el gozar del secreto que, huraño, guardaba el Mar Tenebroso y, al comprobar que la tierra firme no era sino un nuevo continente, nació el ansia de encontrar el paso que condujese al asiático.

Todas las expediciones, con método y constancia maravillosos, se dirigieron a esta búsqueda por el seno mejicano y por el sur, hasta que, al fin, no por casualidad, dió con él Magallanes, que, al arribar a las islas de la Especiería, realizó, en verdad, el ansiado sueño de Colón. Completóse este suceso con el remate más venturoso de la vuelta al mundo, que glorificó a Elcano. Hazaña maritima la más prestigiosa que puede apetecer, aun hoy día, un marino, y que ningún extranjero osó repetir sino medio siglo más tarde. Demostración patente, y tenida por peligrosa, de la redondez de la Tierra, que la Geografía debe a nuestra Marina.

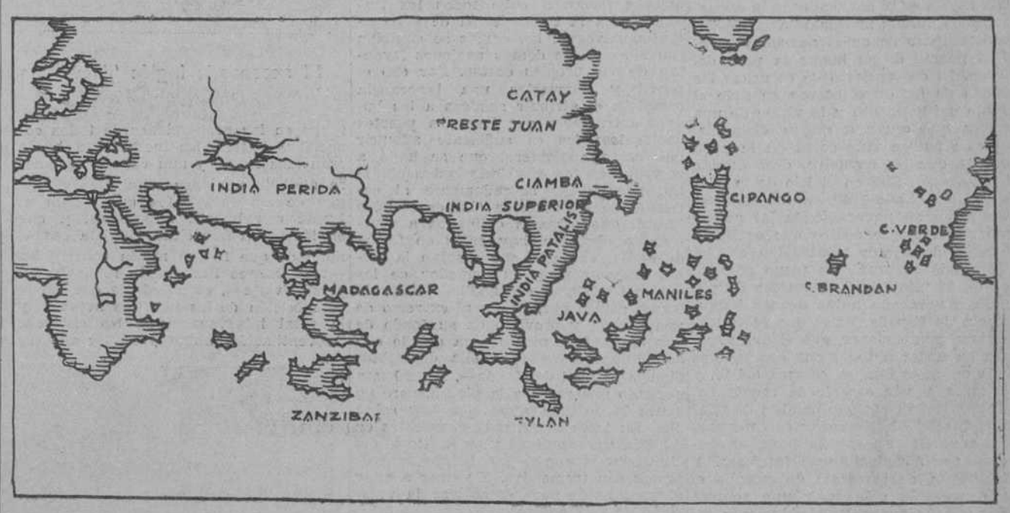
Siguieron, sin embargo, los reconocimientos para encontrar otro estrecho más viable e incluso para conocer la magnitud del continente enorme, que ya los extranjeros, con desenfadada injusticia, denominaban América, y la figura de lo que poco antes era ignorado y aún insospechado, fué señalándose en las cartas con sorprendente exactitud, tenida cuenta de la grosera técnica de entonces.

Toda la América, desde San Francisco de California abajo, las Filipinas, Celebes, Nueva Zelanda, Australia, en su extremo norte, y gran parte de las islas del Pacífico, cuya verdadera conquista realizó Urdaneta, constituyen el balance del siglo XVI.

Nuestra postración del siglo XVII no nos impidió, siquiera con menos fuerza, el continuar la gloriosa y sin par tradición de la centuria anterior, descubriendo y fijando nuevas regiones, y aunque los mares se infestaban por momentos de otro nuevo contratiempo, los piratas, que consumían arteramente la Marina, y España se desangraba en guerras sin tregua, aún quedaron alientos de aventura y audacia para emprenderlas.

En el siglo XVIII resurgimos: es la época de la ciencia especulativa pura Conocido ya casi todo el mundo, aún seguimos nuestra aportación a la Geografía, y de un modo más exacto se van dibujando las costas, redactando derroteros y aun descubriendo las pocas islas desperdigadas por el Pacífico que quedaban por reconocer, con la noble y tardía competencia, ahora, de ingleses y franceses.

Tras la de Jorge Juan y Ulloa, siempre de feliz recordación, para medir el grado de meridiano por el Ecuador, menudean las expediciones científicas, esta vez con la novedad de llevar a bordo físicos, pintores y naturalistas, culminando con la de Malaspina por todos los mares, mientras Alcalá Galiano rompe el único gran misterio que quedaba por resolver, demostrando la inexistencia del "estrecho de Fuca", más arriba de California, que de antiguo se tenía por cierto que comunicaba el Atlántico con el Pacífico.



El mundo, tal como se creía en 1492, según el globo terrestre de Behauin, que existe en Nuremberg

El puerto de Sevilla en los últimos años del siglo XVI

A mediados del siglo XVI aún se creían poblados así los mares remotos

UNION ESPAÑOLA DE EXPLOSIVOS

UNION ESPAÑOLA DE EXPLOSIVOS, S. A

Proveedores de los ministerios de Guerra y Marina

Pólvoras y explosivos, para uso del Ejército y de la Armada. Cargas completas para proyectiles de alto explosivo. Cargas explosivas para minas submarinas y torpedos

Bombas y bengalas de iluminación, bombas incendiarias y cartuchería trazante, para Aviación militar y naval

Explosivos para minas y canteras de todas clases

Pólvoras de caza sin humo, de fabriración nacional

"U. E. E. IMPERIAL" (pólvora especial para TIRO DE PICHON)
"U. E. E." (laminada) -- "METEOR" (laminada)
"ZAFIRO" (laminada) -- "VICTORIA" (nueva fabricación)
"COVADONGA" (cargada en cartuchos) -- "KS. G" (granulada)
"PROGRESISTA" (granulada) -- "VULCANO" (granulada)
Pólvoras negras: "FINA" -- "FFF" -- "FFF" tipo Inglesa "DIAMANTE" Y "SUPERIOR"

Pidan la cartuchería de caza cargada en nuestros talleres y comprobada en nuestros Laboratorios balísticos

BILBAO: Orueta, 6 — Sucursal: MADRID. Villanueva, 11

La Casa de la Contratación

El método y la rigurosa ciencia guiaron, presidiéndolos, todos estos viajes de descubierta que organizaba y estimulaba la Casa de la Contratación, en Sevilla. Institución gloriosísima que consiguió mantener nuestra primacía en cuanto a publicaciones de Náutica, maestros y enseñanza de ella, cartografía y derroteros. Nuestros marinos la sirvieron con lealtad y honradez científica y sus relaciones, seguramente, por ser tan sinceras y sobrias, carecen de lo sugestivo para el vulgo, que encuentra delicioso el sin fin de disparates de un Vespucio o de un Pigaffeta, intrigantes y embaidores.

Y, con el público, nuestros editores, cuyas prensas raramente lanzan diarios o biografías de aquellos hombres austeros y recios en todo que fueron los marinos españoles.

Y así, al alborear la independencia de sus hijas, si España pudo ofrecerlas espiritualmente en sazón, la Marina les dió, por el trabajo y sacrificio de sus hombres más representativos, la forma material exterior y fisonomía con la que habían de incorporarse al concierto universal de las demás naciones cultas.

Julio GUILLEN,
Capitán de Corbeta.

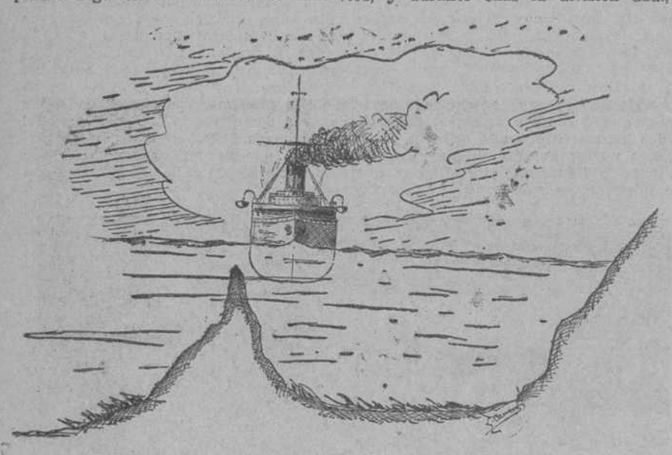
Las corrientes, los bajos y la niebla son los enemigos del navegante

La niebla ha originado infinidad de desastres. El mayor de los conocidos ocurrió el año 1923 en las costas de California. Se estrellaron siete destructores americanos que navegaban a veinte nudos de velocidad

El acorazado "France", el crucero español "Lezo" y otros barcos han sucumbido por los bajos

Los enemigos del navegante son las corrientes, cuya exacta apreciación es su constante pesadilla: los fondos de escasa profundidad—bajos—, sobre los que puede ser arrastrado su buque; la niebla, tremendo enemigo desconcertante, que apenas si logran vencer aún los progresos del día, y los errores inevitables, de los cuales es un ejemplo elocuente el cometido por el comandante del "Serpent", hombre ducho en la navegación, y cuya equivocación no es explicable en quien toda su vida demostrara ser un experto navegante.

La niebla es la sensación de la ceguera; pocos pueden imaginar la impresión de desamparo de quien apenas ve desde el puente de su buque la proa del mismo. El desconcierto de escuchar las sirenas de los otros barcos en todo el círculo del horizonte y la visión de una sombra que cruza a escasa distancia, que aun parece más corta en la gasa húmeda que los envuelve, desconcierta al navegante. Fué en el Río de la Plata, allá por el año 1909, en una de nuestras primeras navegaciones, al anclar bajo aquel monte cónico que se llama el Cerro, delante de Montevideo, en una madrugada invernal, en pleno mes de agosto, la "Nautilus"—el velero de gallarda silueta que antes de ser barco-escuela de España, en el que se educaron tres generaciones, era el que superaba en andar a todos sus compañeros en la entonces famosa carrera del té, y dió fama a esta especie de regata comercial, con su antiguo nombre de "Carrick Castle"—hacía sonar su campana, para advertir su presencia a los que cruzaban por aquellas aguas fangosas. Y de repente, de la escala de guardia el guardiamarina vió surgir una sombra borrosa, que avanzaba rápidamente sobre la esbelta corbeta española. Pasó cerca; tanto, que ésta se balanceó rudamente ante el oleaje levantado por aquel vapor, "Río Amazonas", de la Compañía "La Veloce", de Génova, que hubo un instante que fué para nosotros la grisácea visión de una muerte en los comienzos de la carrera soñada. Muchos años después, en el "Canguro", ante Lisboa, en la noche, las pitadas y las sombras fugitivas hubieron de poner en nuestro ánimo el pavor que siempre produce la indefensión, la imposibilidad de vencer un peligro cualquiera. Y en el canal de la Mancha, en 1911, cuando el crucero "Reina Regente" se dirigía a la revista que tendría lugar en la rada de Spithead, con motivo de la coronación del Rey Jorge V—y de la cual sólo podrá ser un remedo la que se anuncia para el día del Carmen de este año—, supimos de lo que es la niebla en una aglomeración flotante, cual la que existe en ese callejón marinero, que separa a Inglaterra del continente. El radiogoniómetro, conforme decimos más arriba, y los cables radioeléctricos que jalonan los puertos sujetos a nieblas frecuentes, sirven de guía al buque cegato que va siguiendo su dirección y llega sano y salvo al fondeadero.



El bajo traidor que pueden no acusar las cartas

Siete naufragios simultáneos

En agosto de 1923—mes fatídico en que también se perdieron el acorazado "France" y el "España" — acaeció un naufragio "muy americano", verdadero desastre marítimo sin precedentes en la historia. En las costas de California, cerca de Punta Pedernales, se estrellaron siete destructores norteamericanos que navegaban a veinte nudos de velocidad encerrados en una densa niebla.

Todos eran de construcción reciente botados al agua en 1919 y 20, y del tipo de serie de la Marina norteamericana; es decir: 1.250 toneladas, 35 nudos, cuatro piezas de 102 mm. y 12 tubos de 533. A causa de la niebla, y quizás también a una mala interpretación de las señales radiogoniométricas, el "Delphy", que marchaba en cabeza, notó que estaba demasiado cerca de la costa; pero por pronto que metió a babor no tuvo tiempo de evitar el estrellarse contra las rocas con seis de los destructores que le seguían; los once restantes fueron advertidos a tiempo por la sirena de los náufragos y pudieron escapar a una pérdida semejante.

Es posible que los fenómenos seísmicos de aquellos días pudieran haber producido corrientes desusadas, que empujasen a los destructores fuera de su rumbo; pero es indudable que sin la espesa niebla reinante no hubiese ocurrido esta catástrofe material, ya que los muertos fueron, afortunadamente, muy escasos.

Sondeos extranjeros

Los bajos fondos no siempre pueden encontrarse; las cartas de navegar —planos en que están detalladas las profundidades que se encuentran en cada paraje—sirven para que el marino sitúe su buque siempre que le es necesario y trace su rumbo para salvar los peligros que advierte en las inmediaciones del punto en que se encuentra. Cuando los fondos son normales, las profundidades merecen confianza. Para el trazado de estas cartas o mapas, cada nación mantiene un servicio hidrográfico con buques especiales y oficiales que estudian una segunda carrera, quienes llevan a cabo todos los trabajos para la construcción de las cartas de navegar; las cartas se cambian con las que las demás naciones levantan de sus propias costas. Por ello es pueril y demuestra una ignorancia completa el atribuir sondeos a los buques extranjeros que llegan a puertos nacionales; les es suficiente adquirir una carta cualquiera, que se halla a la venta en los establecimientos oficiales, para estar sobradamente al corriente de los secretos (!!) de nuestro litoral, que estamos obligados a revelar. No obstante, hay bajos en forma de aguja, es decir, que afectan la forma tronco-cónica, en derredor de los cuales resbala el escandallo—plomo de forma cónica que, sujeto al extremo de una cuerda y provisto en su fondo de una cavidad de plomo para que lo que se adhiera al sebo en ella depositado diga la calidad del fondo—, llega hasta el fondo que rodea a la piedra, pero no acusa la mínima agua que hay sobre ella. En tales casos, muy frecuentes en nuestra costa gallega y en el litoral del Finisterre francés, las dolorosas sorpresas son tremendas. Y vamos a citar algunos casos para demostrar la veracidad de este aserto.

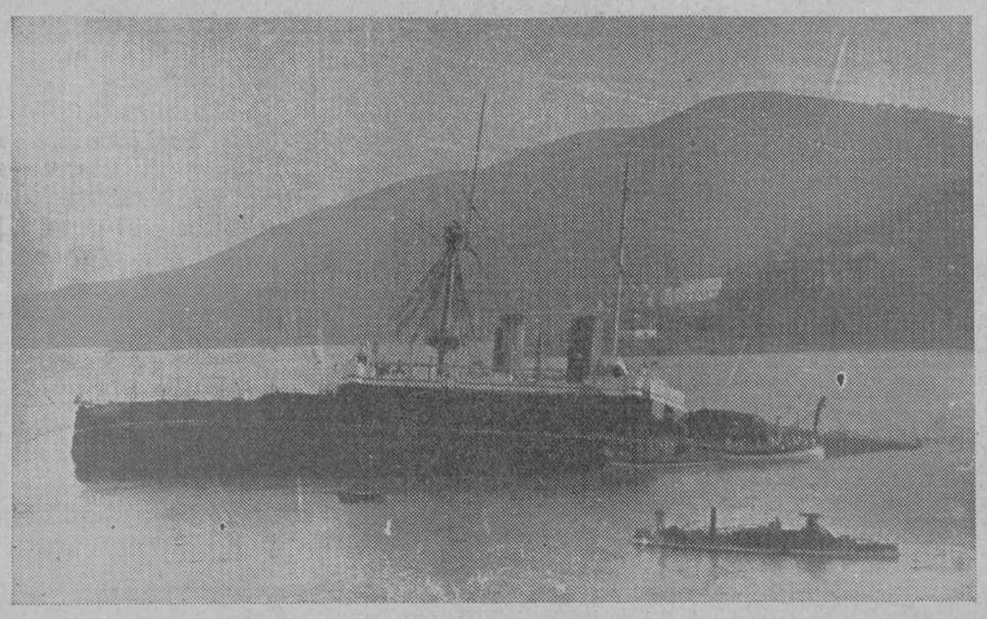
La inseguridad de la mar

En agosto de 1923 el acorozado francés «France», de 25.000 toneladas, armado con doce cañones de 305 milímetros y construído en 1912, regresaba al puerto de Quiberón, utilizado con suma frecuencia por la flota francesa, cuando al entrar por el canal de la Teigneuse tocó en un bajo y se hundió con bastante rapidez. Parece inexplicable que siendo tanta la frecuencia con que el paso de la Teigneuse era recorrido por barcos de gran tonelaje, haya transcurrido tanto tiempo sin que acaeciese una desgracia de tal categoría. Ello demuestra hasta qué punto es aleatoria la seguridad en el mar.

Algo análogo sucedió el 11 de julio de 1932 con el crucero español «Lezo», de 4.825 toneladas, armado con seis piezas de 152 milímetros y construído en El Ferrol en 1926. Se llevaban a cabo unas maniobras de partidos contrapuestos, y durante ellas la división azul, integrada por los destructores «Sánchez Barcáiztegui» y «Lepanto» y cruceros «Blas de Lezo» y «Méndez Núñez», había de pasar por el estrecho que se forma entre el cabo de Finisterre y el islote llamado El Centollo; por este paso habían navegado en ocasiones anteriores buques como el crucero «Carlos V» y el transporte «Contramaestre Casado», según declaraciones de sus anteriores comandantes, y, pese a su mayor calado, no tocaron en el fondo. El «Lezo», que entraba en el paso poco después del mediodía, tocaba en un bajo en forma de cuchilla que se encuentra situado en el centro del canal, bajo que le produjo una cortadura en el casco que se calculó en unos 40 metros de largo, de los 132 que media el barco. Tras largos esfuerzos, hubo de ser abandonado parcialmente, conservando a bordo al comandante, jefes y oficiales y unos cuantos marineros; los intentos de remolcarlo a la costa fueron fracasando, y el «Lezo» se hundió a las nueve menos siete minutos de la noche. Es posible que nunca volvamos a sentir una sensación de tan profunda tristeza como la producida por la visión de la popa al aire y los crujidos que se escuchaban en el interior del buque cuando éste desapareció bajo las aguas.

Más incendios que antaño

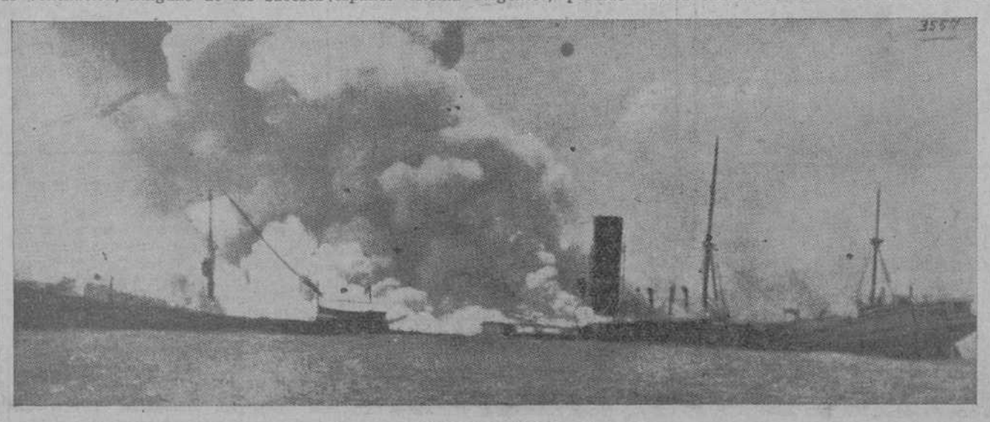
El incendio a bordo es un peligro nada remoto; en los barcos mercantes modernos, la abundancia de las pinturas y barnices hacen que los incendios tomen prontamente caracteres de catástrofe. Recientes están en la memoria de todos los trágicos finales del "Georges Philippart», el «Atlantique» y el «Morro's Castle», incendiados en el mar Rojo, en pleno Atlántico y en las costas de la Florida, respectivamente, en los cuales las modernas decoraciones y los sistemas de decoración fueron los que tendieron a incrementar el fuego en las proporciones de todos conocidas. Antaño los incendios a bordo eran más raros, y aun cuando se quiera atribuir a manos criminales el origen de las catástrofes que dieron al traste con buques magníficos, y que en los tres casos citados dió la casualidad de que fuesen recién construídos —el «Georges Philippart» realizaba su primer viaje—, es indudable que sin la composición de las pinturas actuales y la fatal intervención de los sistemas de ventilación, ninguno de los sucesos hubiese alcanzado la importancia que tuvieron.



El acorazado inglés "Howe", varado en la ría de El Ferrol en 1892. En este buque era guardiamarina sir David Beatty

El "Reina Regente"

Algunas veces, como cuando se perdió el vapor español «Valbanera», de la Compañía naviera Pinillos, de Cádiz, es la Naturaleza la causante; le sorprendió un ciclón en el canal de Bahama y desapareció misteriosamente. Tal fué asimismo el caso del crucero español «Reina Regente», perdido en un mal tiempo, en aguas del Estrecho de Gibraltar, en la noche del 10 al 11 de marzo de 1895, con toda su tripulación. Había salido de la rada de Tánger, adonde fué conduciendo una embajada mora, con muy mal tiempo, uno de esos temporales que se recuerdan siempre, con objeto de asistir a la botadura del «Carlos V», que tuvo lugar en los astilleros de Vea Murguía—hoy de Echevarrieta—, en la bahía gaditana. Era tal la cerrazón y se sucedían los chubascos con frecuencia tan inusitada, que poco después de abandonar el fondeadero de la ciudad africana, los que lo miraban luchar denodadamente con el oleaje creyeron advertir que paraba sus máquinas un momento. Sobrevino entonces un chubasco torrencial que lo ocultó a la vista de los que lo contemplaban, y cuando, escasos minutos más tarde, se hizo una relativa claridad, el crucero había desaparecido; es cierto que no ofrecía grandes seguridades la estabilidad del cruceso, excesivamente armado para su tonelaje, conforme se hubo de comprobar en su hermano gemelo el «Lepanto» — cuya artillería se redujo en número y calibre—; pero no lo es menos que el «Regente» había ya navegado algunos años, sin que se creyese advertir en sus condiciones marineras un peligro inminente. Sin el terrible temporal no hubiese habido tan desgraciada pérdida. Aquella misma noche, el transporte de guerra francés «Jean de Vienne», que había embocado el Estrecho a puesta de sol, procedente de Poniente, desaparecía también, amén de infinidad de barcas pesqueras y barcos menores. Muchos años después aun hemos oído comentar en Cádiz las incidencias de aquella noche a esos viejos pescadores ingenuos, cuyas narraciones tienen siempre un innegable encanto.



Vapor ardiendo

Por falta absoluta de condiciones marineras hubo de perderse un acorazado inglés, en aguas de nuestro cabo de Finisterre, en la noche del 6 de septiembre de 1871. El «Captain», que tal era su nombre, era proyecto del capitán de navío Cowper Coles, afortunado inventor de la torre o cúpula giratoria, y que había sido también el autor del monitor «Huascar», el eje de la guerra chileno-peruana, y que se conserva en Chile como una reliquia. El «Captain» era muy bajo de borda, llevaba dos torres y aparejo de fragata. Cuando vemos hoy el aspecto del «Captain» nos asombra el proyecto; el caso fué que en la citada noche, el «Captain» navegaba con el resto de la escuadra a que pertenecía, al mando del almirante Milne, y desde el buque que le precedía, el "Lord Warden", se le veía perfectamente navegar con el aparejo dado, con rizos en las velas, con el viento por babor. Hacia la medianoche, un fuerte chubasco le hizo escorar a estribor fuertemente, y la lluvia fué borrando la luz roja de babor que se advertía claramente desde el «Warden». El viento fué cobrando mayor intensidad, y todos los buques redujeron su aparejo; cuando a las dos y cuarto de la madrugada, la cerrazón se hizo menos intensa, el «Captain» había desaparecido. Dieciocho supervivientes que llegaron extenuados a la costa, cerca de la ensenada de Llagosteira, relataron que el «Captain» había ido escorando lentamente hasta dar la voltereta bajo un fortísimo chubasco de viento; hubo un instante en que se mantuvo tumbado, y vieron perfectamente cómo entraba el agua por la chimenea. Después, el barco terminó de hacer su trágica pirueta...

En 1895 causó verdadera sensación el naufragio de dos destructores gemelos de la Marina inglesa, el «Viper» y el «Cobra», construídos en los tiempos en que no era factible el aligeramiento de los aparatos de propulsión, y deseando alcanzar una velocidad elevada, se ahorró el peso en los cascos con tan marcada exageración, que resultaron débiles, y en la primera ocasión en que encontraron mar grueso, se partieron en dos como se parte una barra de pan.

Como el "Maine", muchos

Otras tragedias navales se deben a explosiones internas en los buques de guerra. En los primeros años del siglo y los postreros del pasado, menudearon los accidentes de este género. Cuando se comenzaron a usar las pólvoras químicas actuales, nadie creyó que en ellas bullía el germen de la descomposición, y que se requería una vigilancia extrema sobre su posible deflagración; desde 1890—pasando por la tragedia del «Maine»—podemos citar solamente de memoria los casos siguientes: acorazado brasileño «Aquidaban», acorazados franceses «Jena» y «Liberté»; japoneses «Mikasa», «Tsukuba» y «Kawachi»; ingleses «Bulwark», «Vanguard», crucero «Natal», monitor «Glatton; ruso «Imperatritza Maria»; italianos «Benedetto Brin» y «Leonardo da Vinci»; portaminas inglés «Princess Irene»; crucero alemán «Karlsrühe»; nombrando únicamente a aquéllos en que el accidente significó la pérdida total del buque.

Los incendios a bordo han sido muy frecuentes en los últimos tiempos. Temporales y ciclones han hecho desaparecer barcos sin dejar rastro. La pólvora ha originado muchas explosiones en los buques de guerra

Excelentes capitanes, de sólido prestigio, han perdido barcos ante insignificantes "enemigos"

El «Jena» era un acorazado de doce mil toneladas, que hallándose en el dique seco del arsenal de Tolón, con objeto de limpiar sus fondos y efectuar algunas reparaciones, hizo explosión en las primeras horas de la tarde del 12 de marzo de 1907. Una primera explosión de escasa importancia sembró la alarma, y los obreros que trabajaban a bordo intentaron huir; unos segundos después vino una tremenda detonación sorda que fué seguida de una enorme columna de humo y llamas que ensombreció el cielo de Tolón, al mismo tiempo que caían pesados trozos de hierro a más de quinientos metros, y los restos humanos eran dispersos en todas direcciones; la circunstancia de estar el barco en seco dificultaba la extinción del incendio producido por las explosiones sucesivas. La dotación se comportó serenamente, y el alférez de navío Roux —cuyo nombre lleva un destructor— se prestó abnegadamente a abrir la inundación del dique cuando ya la popa del «Jena» era un informe montón de hierros enrojecidos. Alcanzado por una plancha murió al cumplir su nazaña, y como no fuese posible inundar el dique con la rapidez deseada, el acorazado «Liberté»—el mismo que en 1911 había de sufrir la misma suerte—destrozó a cañonazos la puerta del dique, y el agua anegó los restos del acorazado humeante, en el que encontraron la muerte más de doscientos de sus tripulantes.

La costa "de la muerte"

En 1906, cuando estaba a punto de entrar en servicio el «Dreadnought», el primer buque de artillería monocalibre, que es el punto de partida de toda la Marina moderna, se eligió entre los capitanes de navío ingleses el más capaz para mandar el nuevo acorazado. Fué designado el que a la sazón mandaba el «Montagu», uno de los de tipo más reciente, hombre que había escalado rápidamente su empleo y prestigio sólido en la corporación. Unos días antes de abandonar su buque, en una niebla cerca de las islas Scilly, perdió el barco que, al bajar la marea, quedaba entre rocas y en posición tal, que era difícil saber por dónde había entrado hasta allí. Así acababa una brillante carrera...

En los escarpados del cabo Villano, en nuestra temible costa gallega, llamada «de la muerte» con harta justicia, se yergue un modesto monumento dedicado al pequeño crucero inglés «Serpent», allí perdido. Su comandante decidió dar un rodeo al salir de Inglaterra, para pasar alejado de nuestro litoral. Una equivocación cometida en la más fácil de las correcciones, de esas correcciones de rumbo que se hacen diariamente cincuenta veces, lo llevó a estrellarse en las rocas, y pereció con toda su dotación.

Un vapor de pequeño tonelaje, arrojado a la costa por una galerna

El "tribunal del café"

El almirante Tryon manejaba sus barcos con competencia indiscutida. Y un buen día, en el Mediterráneo, no lejos de Trípoli, se obcecó en una resolución, y dos acorazados—el «Victoria» y el «Camperdown»—se embistieron, y uno de ellos se hundió. El error donde menos se espera, en una profesión en que siempre acecha el peligro y no anda lejos la muerte, es el castigo del marino que ha de decidir en instantes la suerte de su buque y de las vidas de sus tripulantes, de todo lo cual responde ante Dios y ante los hombres. Como no es infalible, es cruel culparle ciegamente de los errores de los que muchas veces es una trágica fatalidad la responsable. No siempre es condenado en los Consejos de guerra a que es sometido, y en las compañías navieras conserva su empleo muchas veces. Los que se atrincheran tras ese Tribunal tan español que es la mesa de un café, y sentencian con todo el aplomo que suele dar la ignorancia, debieran meditar un poco sobre las circunstancias concurrentes en cada naufragio antes de emitir un juicio, temerario muchas veces, juicio que pesa sobre el honor profesional de quien, en la mayor parte de los casos, ha dejado salud y prestigio en una vida de abnegación y de sacrificios que se ha deslizado sin sentir, en el supremo encanto de la mar. Y un día un error y la muerte moral, peor cien veces que la física...

SOCIEDAD DE ALTOS HORNOS DE VIZCAYA

BILBAO

Fábricas en Baracaldo y Sestao

Lingote al cok de calidad superior para fundiciones y hornos Martín-Siemens

Aceros Bessemer y Siemens-Martín en las dimensiones usuales para el comercio y construcciones

Carriles Vignole, pesados y ligeros, para ferrocarriles, minas y otras industrias

Carriles Phoenix o broca para tranvías eléctricos. Viguería para toda clase de construcciones. Chapas gruesas y finas. Construcciones de vigas armadas para puentes y edificios

Fabricación especial de hoja de lata. Cubos y baños galvanizados. Latería para fábricas de conservas. Envases de hoja de lata para diversas aplicaciones

Dirigir toda la correspondencia a:

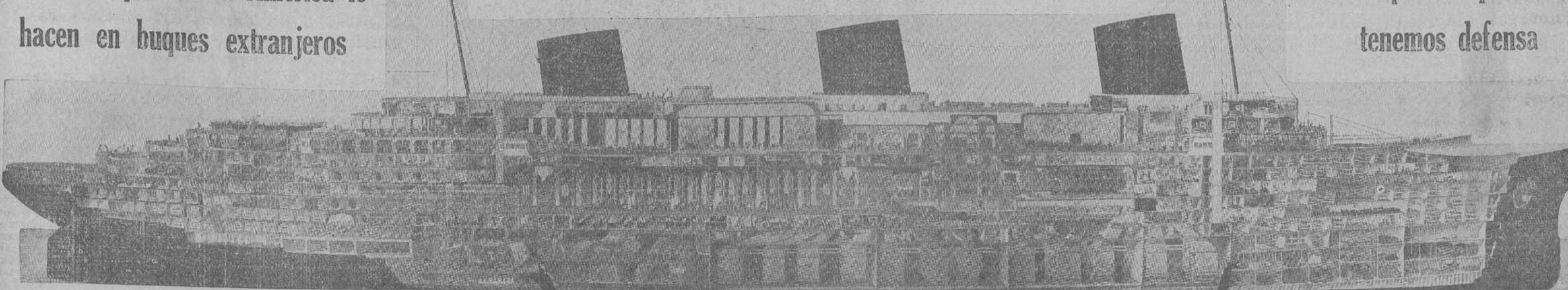
Altos Hornos de Vizcaya--BILBAO

Casi todas las Compañías de Navegación del mundo pierden dinero

La quinta parte de los viajeros españoles que van a América lo hacen en buques extranjeros

Las líneas trasatlánticas no son negocio, sino prestigio de las banderas que enarbolan los barcos

La competencia es muy difícil para España No tenemos defensa



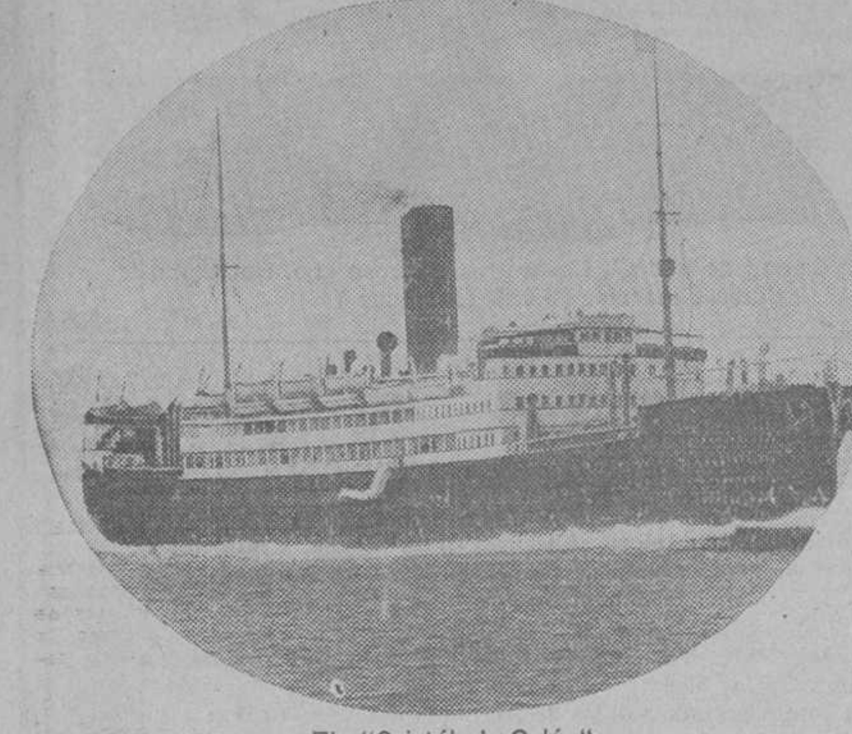
El "Normandie". Sección longitudinal

El 17 de julio de 1819 el «cutter» inglés del Resguardo «Kate», de vigilancia a pocas millas de Cabo Lizard, corría presuroso hacia una pequeña embarcación avistada con su velero aprejo al viento, y en la que se observaba en el centro una gran humareda saliendo de una extraña protuberancia de cubierta. Tanto le alarmaba el espectáculo, que sin esperar a más [illegible] salvas de cañón para llamar la atención de sus tripulantes, que suponía aletargados y sin darse cuenta del incendio que llevaban en la bodega.

Aquel fuego no era incendio ni mucho menos, sino una rudimentaria caldera a bordo del barco americano «Sawannah», de 350 toneladas, primer barco que auxiliado por el vapor cruzaba el Atlántico, habiendo salido de Nueva York veinticuatro días antes y siendo despedido con solemnidad por el propio Presidente Monroe. Al espíritu conservador inglés no satisficieron las pruebas, y una autoridad técnica de entonces, míster Larner, afirmaba que era una quimera el pensar pudiese el vapor propulsar una nave en viaje directo de Nueva York a Liverpool. Sin embargo, en América audaces hombres de empresas se afanaban en conseguir un buque apto para el transporte de pasajeros, no lográndolo hasta el año 1833 con el «Royal Willian». Simultáneamente se fundaba una empresa inglesa y americana con el mismo fin; pero los ingleses no se mostraban satisfechos de la colaboración, y ponían las multitudes, agolpadas a las orillas del Támesis, todo su amor propio nacional y deportivo en la competencia, mejor dicho, en el éxito que daban por descontado del buque totalmente inglés "British Queen". En el año 38 se fundaba la primera Compañía de Navegación inglesa «Cunard», con la cual el Gobierno inglés firmaba un contrato de servicio postal con una subvención de 55.000 libras esterlinas anuales.

Hoy día, en que las naciones se envanecen con un sencillo triunfo deportivo, no nos será difícil comprender cómo se amasa el patriotismo en un éxito de más envergadura, en que se mezcla, además, la posibilidad de abrir mercados, ya que estamos en un siglo en que el problema fundamental, más que en producir, está en encontrar consumidores.

Pocas obras supondrán un compendio mayor del adelanto industrial que un buque trasatlántico, exposición movible de una técnica depuradísima que no sólo en la ligereza de sus aceros, sino también en el rendimiento de las grandes potencias térmicas de sus propulsores, reflejarán la actividad del país; confort y lujo que asombrará y mostrará las exigencias de la vida y bienestar del país productor. Será el mejor reclamo, la más sólida propaganda de la afortunada bandera que ostente en la popa. Por eso empezábamos con la reseña del primer viaje a vapor trasatlántico para señalar sus inmutables características. Dos naciones animando la competencia de sus barcos: el más conservador de los jefes de Estado impulsándola; la nación más enemiga del proteccionismo otorgando largamente sus ayudas... y todo con un espíritu de continuidad reflejado hasta en el nombre de las unidades, que si la de hoy se llama «Queen Mary» la de ayer fué «Bristish Queen». Únicamente parecen notarse algunas diferencias en la índole de los agasajos al vencedor, pues los que le hicieron a Samuel Cunard en el primer viaje consistieron, en 1873, invitaciones de almuerzo y comidas. Ya entonces los americanos amaban los «record» de todas clases.



El "Cristóbal Colón"

Por prestigio de la bandera

Para triunfar en estas competencias hay que despojarse del carácter industrial y pensar con preferencia en el prestigio de la bandera.

Cuando Alemania se lanzó a la competencia marítima de Inglaterra que terminó en la guerra, hizo también un esfuerzo en los grandes trasatlánticos y los colosos de la Hamburguesa surcaron los mares movidos por el gran imperialista Albert Ballin. Dice uno de sus biógrafos que en una ocasión un accionista se le fué a quejar por la falta de dividendo, y que él le respondió: "Los barcos son para navegar y no para dar dividendos». No dice el historiador lo que respondió el protestante: pero si hubiese sido en España, que tenemos otras ideas sobre la finalidad de la navegación, seguramente hubiese costado la dimisión del gerente.

En Inglaterra hay varias líneas que no tienen más finalidad que la de «enseñar la bandera", y este mismo criterio lo tiene América del Norte y no digamos los países coloniales, como Francia e Italia, e incluso Alemania.

Esta última nación, después de la guerra, inicialmente sirvió líneas más modestas, casi todas mixtas de carga y pasaje, y éste de clase única; pero poco tiempo duró esta política, pues con el «Bremen» marcaron en seguida un nuevo jalón importante en la navegación trasatlántica con la introducción del «Diesel» para grandes velocidades.

Independientemente de este deseo de tener el primer puesto de la navegación trasatlántica, todas las naciones se ven forzadas a atender las comunicaciones entre la metrópoli y los dominios o colonias, o países donde ejercen su influencia.

Inglaterra, cuyo Imperio se extiende por todo el globo, tiene una fuente natural de ingresos para sus trasatlánticos no únicamente con los comerciantes, industriales y funcionarios, sino también en el intercambio natural. No ha necesitado recurrir a medidas de exclusivismo, aunque el Imperio autorizó al Gobierno en la conferencia de Otawa para hacerlo, pues ya el patriotismo inglés determina que el 90 por 100 de ese tráfico se haga, desde luego, en la bandera inglesa.

Francia tiene un Imperio colonial dilatadísimo, y aunque la vida de estas regiones no ofrezca la intensidad que en los dominios británicos, sin embargo, también es una base para mantener económicamente sus comunicaciones.

Italia se extiende en Africa y ha tenido que poner líneas que la circundan; pero, además, su sobrepoblación instalada en América, de Norte a Sur, también ofrece posibilidades muy estimables.

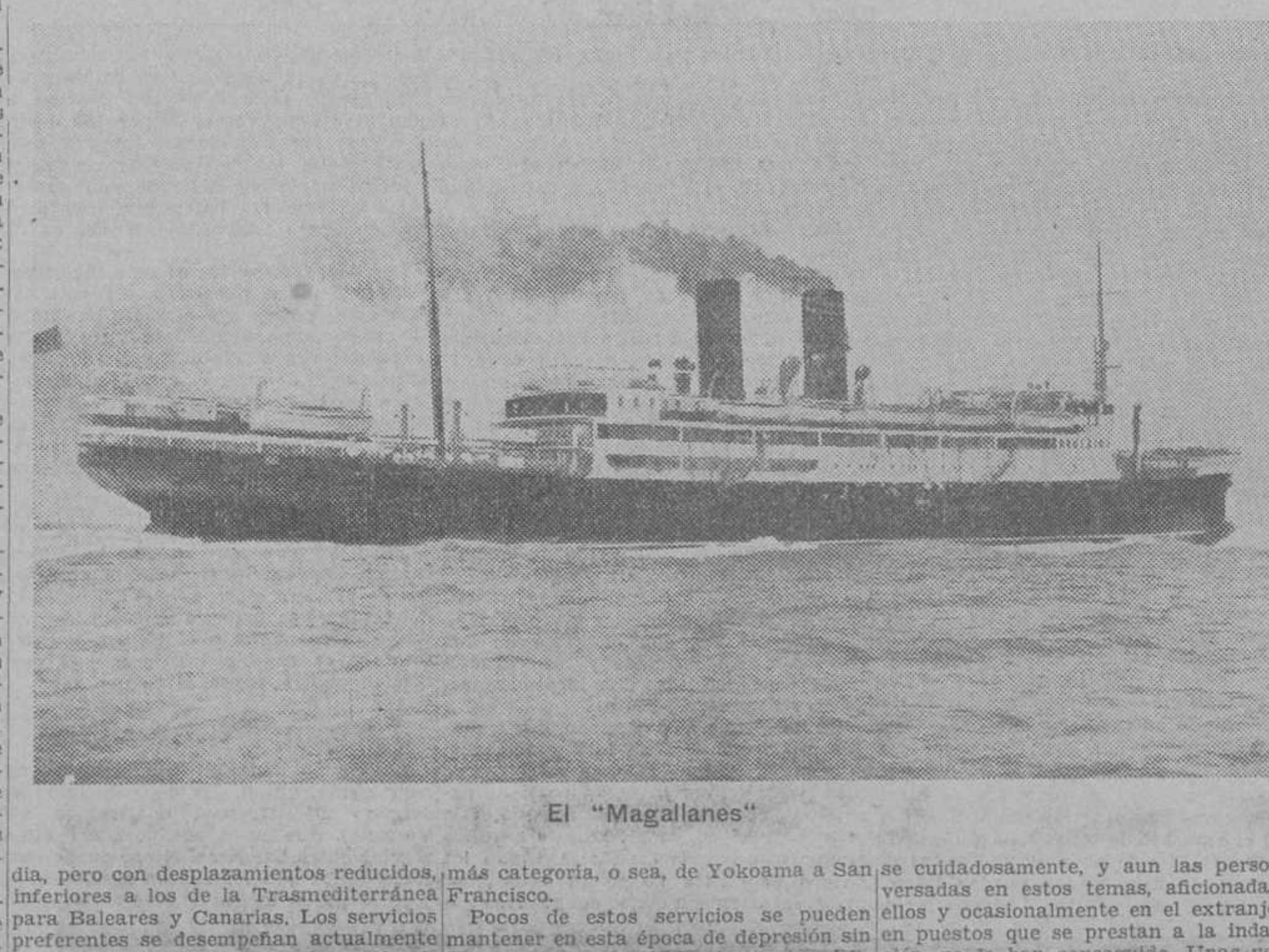
Holanda, aunque con pocas colonias, las tiene pobladas y en un estado de grande adelanto en el Extremo Oriente, y la comunicación con ellos le permite aprovechar los países intermedios.

De Alemania ya hemos hablado.

Las naciones escandinavas, aunque de gran Marina, ésta es de carga principalmente.

El Japón, alejado de estas competencias de supremacía, no lo está, en cambio, de la aspiración de monopolizar en lo posible el tráfico en Oriente, y hasta ha presentado en la Conferencia Marítima de Londres la audaz propuesta de que los buques europeos no pasen a Asia, ofreciendo como compensación el que ellos no vendrán a Europa.

Sin esa preocupación han hecho unos barcos para servir sus comunicaciones marítimas con la costa del Pacífico americana muy peculiares, y que se pueden asimilar a los que España necesita. Por ejemplo, el "Montevideo Maru", "La Plata Maru" y el "Santus Maru" son buques mixtos de 9.000 toneladas de registro y 15 millas de velocidad; por tanto, inferiores a los que ha construido Ybarra con el mismo destino. Para la travesía con China tiene barcos más veloces, pues llegan a las 20 millas y media, pero con desplazamientos reducidos, inferiores a los de la Trasmediterránea para Baleares y Canarias. Los servicios preferentes se desempeñan actualmente con buques de 17.000 toneladas y 19 millas, que recorren el trayecto allí de más categoría, o sea, de Yokoama a San Francisco.



El "Magallanes"

Pocos de estos servicios se pueden mantener en esta época de depresión sin subvenciones cuantiosas, bastantes difíciles de investigar, pues suelen ocultarse cuidadosamente, y aun las personas versadas en estos temas, aficionadas a ellos y ocasionalmente en el extranjero, en puestos que se prestan a la indagación, no lo han conseguido. Unas veces por figurar las subvenciones como gastos postales; otras, por estar incluidos en presupuestos de reserva naval; otras, como estímulos de propaganda comercial, industrial o de protección a emigrantes en el extranjero, y las más de las veces por ser el resultado de sumarse muchos de estos conceptos.

Ayudas estatales

A continuación publicamos cifras tomadas de una revista económica de Suecia, de reconocida solvencia, aunque en ella se involucran subsidios a la Marina mercante, en general. Hoy están incrementadas estas cifras con la entrada en vigor de dos millones de libras como subsidios a la navegación libre en Inglaterra desde el primero de año, y en Francia con la ley Tasso.

Gran Bretaña: libras 350.000, subvenciones postales.
Japón: Yens 11.500.000.
Alemania: Marcos 20.000.000.
Francia: Francos 365.000.000.
Italia: Liras 263.200.000.

Inglaterra ha concedido un préstamo de 9.500.000 libras a la Cunard para su buque gigante "Queen Mary", y además, para su capital flotante. No contamos lo que da Canadá, por ejemplo, que a su línea del Pacífico le da 7.000 dólares por salida.

A pesar de ello, la situación financiera de estas Compañías no tiene nada de próspera, y en Italia la fusión ordenada por Mussolini de las tres principales Compañías de navegación ha tenido una pérdida en el último año de 66.131.625 liras, contra 19.773.893 el año anterior.

Si se suma la amortización de la flota, se llega a una pérdida efectiva de liras 561.600.000.

En Alemania, la pérdida de otra gran concentración, Hapag-Lloyd, asciende en 1934 a 36.000.000 reichmarks.

Coste de la velocidad

Los "records" del paso del Atlántico han seguido el siguiente curso hasta llegar al reciente del "Normandie", barco de 79.280 toneladas y caballos 160.000 de potencia (mayor que la de los saltos de agua de la Hidroeléctrica, que surten de energía a Valencia, Murcia, Alicante y Madrid).

1819, "Sawannah", veintiséis días.
1838, "Sirius", 18-12 horas.
1840, «Bratania», 14-8 horas.
1841, "Acadia", 9-21 horas.
-866, "Scotia", 8-2-48 m.
1888, "Etrubia", 6-1-55 m.
1910, "Mauritania", 4-10-41.
(Hasta aquí se contaban los "records", entre la punta más occidental de Irlanda y Nueva York, 2.780 millas.)
1922, "Mauritania", 5-9-50 m. Distancia, 3.157 millas.
1929, "Bremen", 4-17-42 m. Idem.
1933, "Europa", 4-16-48 m. Idem.
1933, "Rex", 4-13-58 m. (Desde Gibraltar.)
1934, "Bremen", 4-17-27 m. Idem.
1935, "Normandie", 4-11-42 m. Idem.

Dentro de un año aproximadamente entrará en servicio el "Queen Mary", y veremos a lo que se llega, aunque su gerente, sir Percy Bates, haya afirmado que no piensa especular con estos campeonatos.

Pero estos "records", estos viajes en cuatro días y medio, cuando antes costaban veinticuatro, no se hacen sino a costa de grandes sacrificios de dinero, que dan un triunfo por demás pasajero, pues tras el éxito por un esfuerzo pronto viene otro gigante a sobrepasar.

Es un reclamo lo que se logra, pues hasta las cifras fabulosas provocan la admiración. ¿Es juicioso tal alarde? En las naciones que "necesitan" conservar sus hegemonías, tal vez; pero en las que sus ejecutorias son la nobleza de sangre, su historia, o el número de sus hijas, constituyendo hogares esparcidos por el mundo y que hay que visitar, no resulta tan primario.

Es un concepto que todos saben, que el peso de un buque se descompone en:

a) Peso útil, es decir, de los pasajeros con sus equipajes, más las mercancías transportadas.

b) El del casco y útiles de navegación, accesorios de su equipo, lo que representa una fracción del peso total, y que es próximamente constante para todos los buques del mismo tamaño.

c) Queda un tercer peso propulsivo de la máquina y combustible, que podemos llamar peso de la velocidad.

Este factor y el primero son, pues, de compromiso, y todo aumento de uno de ellos va en detrimento del otro, y pocas millas de velocidad suponen una reducción desproporcionada del peso utilizable. Un barco de 10.000 toneladas, por ejemplo, si anda diez millas, tiene de peso útil la mitad del total; y, en cambio, si anda veinte, nada más deja a la utilidad que el 6 por 100.

Y no sólo es el poco rendimiento en peso, sino que es fantástico lo que aumenta el precio del barco veloz.

De un estudio del ingeniero Albini, en que se analiza al "Mauritania", que ha conservado tantos años su "record", sacamos que si un barco de veinte millas cuesta 100, el mismo, andando veinticuatro, costará 131, y si anda veintiocho llega al doble: 202. Y la explotación sigue un crecimiento aun más alarmante, pues si tomamos también como 100 lo del primero, valdrá 140 el segundo, y 234 el tercero; y el billete que valga en el primer caso también 100, valdrá 125 en el segundo y 200 en el tercero, pues aunque el viaje de 4.000 millas le cueste 8,33, 6,94 y 5,59 días, como las estancias en puerto serán iguales y aun mayores las de reparaciones y entretenimiento, en los casos favorables el número de viajes anuales no compensaría de ninguna forma los mayores gastos.

Pocos viajeros habrá que quieran pagar el doble para ahorrar tres días de navegación, y menos los que, aunque quieran, estén en disposición de hacerlo.

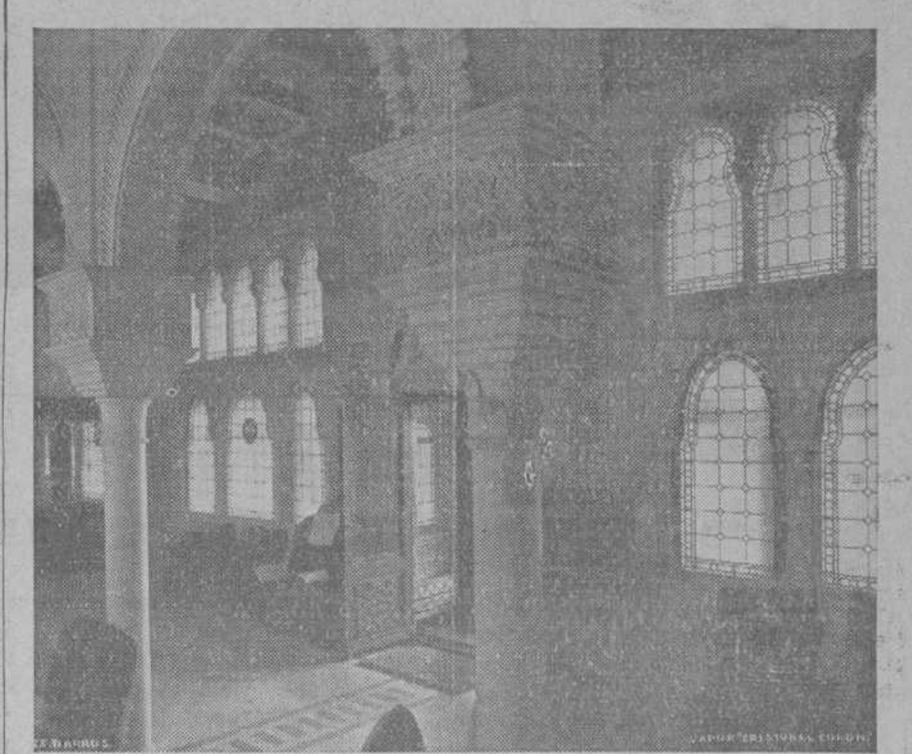
El aumento de potencia de máquina exige mayores refuerzos en todo el casco, y tal vez molestias en las vibraciones, pues hay que ver también la comodidad de la navegación.

Los barcos en que se atiende al lujo deben tener, como consecuencia, mayores espacios destinados a aplicaciones suntuarias, y así resulta que el barco "Etruria", que en 1885 ocupaba el primer puesto, conducía 1.500 pasajeros, en 10.500 toneladas, o sea, siete toneladas para cada uno, mientras que el "Normandie" lleva, con tamaño siete veces mayor, únicamente 1.971 viajeros, o sea, cuarenta y dos toneladas para cada uno.

Si en esta escala vamos interpolando, tendremos dónde estaban los "records" cada año, olvidando que también ha habido intentos de treguas análogas a los militares del tratado de Wáshington, y, además, que las economías posteriores a la guerra han dejado tranquilo al "Mauritania" en su soberanía.

Las ayudas del Estado no sólo tendrán que señalarse para la construcción de los barcos, sino para la explotación del mismo, pues es imposible que el barco "se gane su vida". Los vendedores de periódicos de Nueva York, de 4 de junio, pregonaban la llegada del "Normandie", diciendo: "¡Ha llegado el barco de los 60 millones de "dollars"!" Son muchos dólares para estos tiempos de empobrecimiento mundial.

El combustible del "Normandie" cues-



Un detalle del "hall" del magnífico trasatlántico "Cristóbal Colón", de la Compañía Trasatlántica Española

COMPAÑIA TRASATLANTICA

(VAPORES CORREOS ESPAÑOLES)

Servicios rápidos y regulares para pasaje y carga entre España y Ultramar

LINEA DEL CANTABRICO A CUBA Y MEJICO

Una expedición mensual saliendo de Bilbao, Santander, Gijón, Coruña y Vigo (fva.) para Habana y Veracruz.

LINEA DEL MEDITERRANEO A CUBA-MEJICO Y N. YORK

Una expedición mensual saliendo de Barcelona, Tarragona (fva.), Valencia, Málaga (fva.), Cádiz y Canarias o Vigo para Habana, Veracruz y New York.

LINEA DEL MEDITERRANEO A PUERTO RICO, VENEZUELA, COLOMBIA Y PANAMA

Una expedición mensual saliendo de Barcelona, Valencia, Málaga (fva.), Cádiz y Canarias para San Juan de Puerto Rico, Santo Domingo (fva.), La Guaira y Cristóbal, haciendo escala en el viaje de retorno en Puerto Colombia (fva), Curacao (fva), Pto. Cabello (fva.) y demás puertos de costumbre.

Servicio tipo Gran Hotel, T. S. H. Cine, Radiotelefonía, Orquesta &. Las comodidades y trato de que disfruta el pasaje se mantienen a la altura tradicional de la Compañía.

También tiene establecida esta Compañía una red de servicios combinados para los principales puertos del mundo, servidos por líneas regulares.

Para informes, en las Oficinas de la Compañía: PLAZA DE MEDINACELI, 8.—BARCELONA y en la Agencia en MADRID: Alcalá, 43, bajos

LA TRASATLANTICA ES ESPAÑOLA

ta en un viaje redondo 1.200 000 pesetas; la nómina, 560.000 al mes, y como quieren hacer 22 viajes redondos anuales, el barco se deteriorará mucho. Su capacidad de transporte anual sería de 42.362 pasajeros, difícil de alcanzar, pues entre todos los barcos de la Compañía francesa transportaron 40.000 en 1934, y no hay que olvidar al "Rex", "Bremen", y la próxima entrada del coloso de Cunard.

Comunicaciones trasatlánticas españolas

El problema que se presenta a las naciones marítimas es diferente al que tenemos en España. Ellos desean abrirse un mercado donde colocar sus productos, mientras que España ejerce una función obligada, y diremos que soberana, al no desamparar a sus compatriotas, que en gran número pueblan aquellos países. Nuestro mercado lo hicieron los tripulantes de las carabelas, navíos, fragatas, etc., que llevaron siglos vertiendo en aquellas costas el espíritu hispano, allí donde siguen llamando a España la "madre patria".

Verdad es que nuestra condición de "señores venidos a menos" es sobrado notoria para esforzarnos en engañarlos y aspirar a que nuestros buques ocupen un primer puesto en la internacional concurrencia. Si haciendo un esfuerzo lo lográsemos, tal vez lo tomasen y recibiesen con la misma censura con que en sociedad se comenta una prodigalidad en quien es incapaz de sostenerla y que linda al despilfarro. Más orgullosos se encuentran de su madre los hijos buenos si la ven en su puesto, que en los hogares es el depositario de unas virtudes morales ejemplares, sin pasar de una justa medida en toda manifestación externa. El amor que nos tengan más se deducirá de conocer los sacrificios que nos costaron su formación, de los dolores al engendrarlas, hasta de las lágrimas que derramamos al verlas llegar a la mayoría de edad y salir de casa para formar un nuevo hogar, pero que luego reprimimos y cambiamos por satisfacción al verlas venturosas desarrollarse. En esta incomparable historia, en su divulgación sin pasiones, debemos cifrar nuestro programa de relaciones..., que en ello sí que seremos insuperables.

Pero si no podemos llegar a la puerta de la casa de nuestros hijos en un "Rolls", ello no quiere decir que no debamos visitarles con frecuencia y no tolerar que podamos quedar sin visitarlos como sea..., aunque fuese necesario para ello ir a pie.

La fuerza de la tradición y la facilidad que da la misma lengua de locien millones de humanos tiene forzosamente que originar una corriente de tráfico de intereses materiales y culturales, cuyo vehículo, aparte de lo necesario, puede ser apetecible.

No sería solamente la falta de recursos lo que aconsejaría no lanzarnos a la construcción de supertrasatlánticos, sino que el más elemental sentido comercial lo impondría. El público español que viaja entre América y España es más bien modesto; unos que van a lograr una posición que aquí no consiguen y llamados por un familiar que quiere abrirles camino; o que en las estaciones propicias van a emplearse en los trabajos más rudos para volver al año siguiente, constituyendo la "emigración golondrina"; o a constituir un modesto capital inicial que les permita regresar a comprar su "casiña" o contraer matrimonio. El de regreso es con frecuencia el fracasado, y en muy escasa proporción el afortunado. En esto como en todo, son muy pocos los triunfadores que no pueden volver en nuestros barcos por parecerles pobres, a pesar de que el triunfo habrá sido a costa de privaciones. Además, estos pocos son los que menos se mueven, y nunca justificaría su escaso número el mantener unas costosas comunicaciones de lujo.

Por otra parte, nuestra posición geográfica presenta muchas desventajas en la competencia. Las grandes corrientes de tráfico mundiales que del Mediterráneo o del mar del Norte se dirigen a la América hispana pasan todas muy cerca de nuestras costas, y sin sacrificio alguno, los que las siguen entran en nuestros puertos para barrer los muelles de carga y pasajeros, mientras que nosotros, aunque fuésemos a tomar como origen puertos extranjeros, haríamos el trayecto entre España y ellos casi vacíos.

Tal vez si hubiese buenos y directos servicios ferroviarios, con menos formalidades aduaneras, podríamos lograr que el "viajero de lujo", para ahorrar días de mar, siempre molestos, viniese a embarcar a España, como país más cercano al objeto de su viaje; pero no hay que olvidar que el transporte por mar es mucho más barato que el terrestre, y, en cambio, que las comodidades de los barcos hacen a diario olvidar que se encuentran en la mar, y que no sería mucho el tráfico que buscase ese camino.

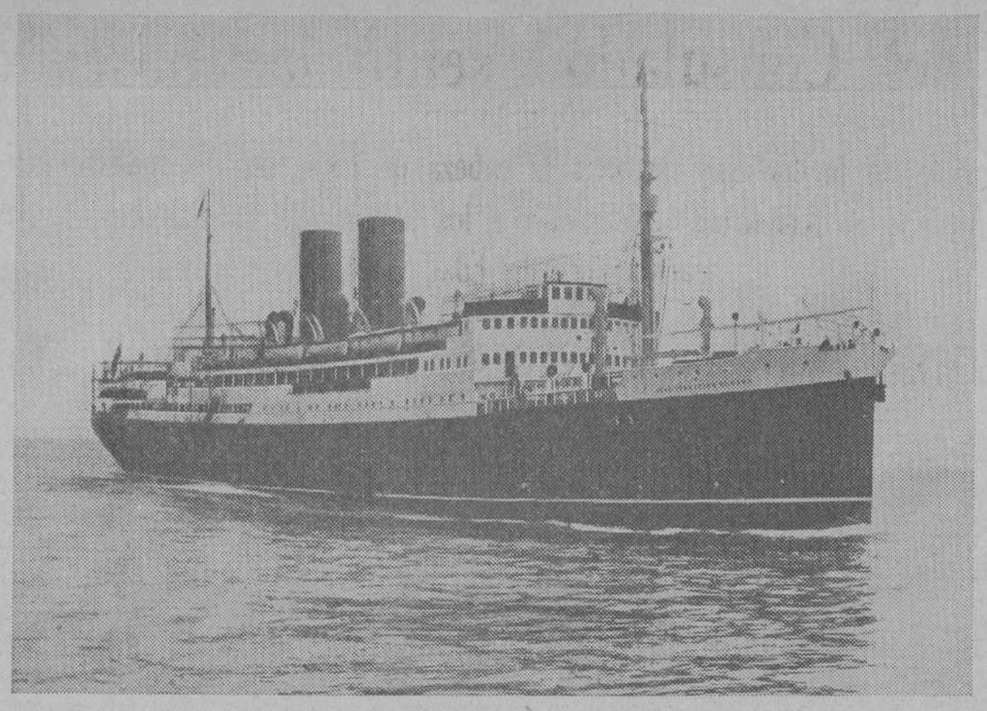
Para darse una idea de la distancia que separa los precios de transporte por mar y tierra, citaremos tiempos (verdad que desastrosos) en que el transporte de una tonelada de Inglaterra al Plata valía unas 15 pesetas, que es lo que nos costará el traslado de casa a la estación del Norte del equipaje de veraneo de una persona. Hoy no son los fletes mucho mejores.

Tenemos, en cambio, a nuestro favor que el régimen de vida y costumbres de mesa de aquellas Repúblicas se parecen a las nuestras, y, por tanto, encuentra más grato el viajero el hacerlo en barcos nuestros. El régimen de etiqueta de un "liners" resulta extraño a la campechanería de nuestro carácter; pero el pasajero de lujo, frecuentemente afrancesado, que tiene su destino final en París, preferirá barcos de esa nación... Claro es que son los menos.

Desgraciadamente este espíritu de que acusamos a algunos hispanos de América lo comparten los nacionales, incluso en puestos oficiales. ¡Cuántas veces hemos visto Comisiones oficiales y diplomáticas embarcar en buques extranjeros!

Las fuentes del tráfico

Vamos a analizar muy someramente las fuentes económicas naturales de nuestro tráfico con América y Filipinas.



El "Juan Sebastián Elcano"

Movimiento emigratorio.—Es muy variable, y para un estudio de línea de navegación es aventurado elegir qué año ha de tomarse como base. Desde luego todo el mundo está de acuerdo en que una de las manifestaciones más visibles de la crisis económica es la disminución de transporte, que alcanza en pesaje, según autorizada revista, el 53,4 por 100, y en mercancía el 35,2 por 100 del año 1929, considerado como el normal después de la guerra y el principio de la aludida crisis. A esta fecha, pues, de 1929 es a la que se aspira llegar como mínimo, y la que ha sido tomada como tipo de reposición de precios, no sólo por las Conferencias económicas internacionales, sino por el Board of Trade para las recientes subvenciones de navegación.

Claro es que en pasaje la política restrictiva, que parece hacerse doctrinal en todas partes, pero especialmente en las Repúblicas americanas, puede dificultar en grado sumo la vuelta dicha. El bastarse a sí mismo, origen de restricciones para el tráfico, se aumenta con las dificultades para el cobro que la defensa de la moneda respectiva impone en todas partes.

El año dicho de 1929 se cifraba en 86.835 el número de personas de nuestra nacionalidad que cruzaban el Atlántico con pasaje de tercera, dejándose de contar 4.033 criados o dependientes de viajeros de lujo, no se pueden llamar propiamente emigrantes. Los pasajes de estos españoles valen unos 60 millones de pesetas.

Tomando como una de las corrientes la del Brasil-Uruguay-Argentina, allí va el 69 por 100 de esa cifra. A la otra línea, Cuba-Méjico, el 82,2 por 100; a Nueva York, el 3 por 100, y entre todas las demás el resto.

De este caudal, sin embargo, poco nos aprovechamos en España. Sólo va en nuestra bandera el 22,5 por 100, o sea, unos 13 millones de pesetas. El resto nos lo arrebatan los extranjeros, lo que es una importante salida de dinero, pero principalmente de espiritualidad.

Muy dura es la competencia, mayor en el Cantábrico que en el Mediterráneo, pues también allí es más cuantiosa la fuente de emigración. Los que van a América del Sur desde el Norte suponen el 68 por 100; para Cuba la casi totalidad de nuestra emigración sale de esos dos puertos. Del Norte sale, pues, para América el 70 por 100 de la emigración.

Vemos, pues, subdividida nuestra corriente, no únicamente emigratoria, sino de todas clases, con el Plata en dos perfectamente definidas y con características no idénticas: una Mediterráneo-Plata y otra Norte-Plata.

En la primera participamos en mayor proporción que en la segunda, y el transporte es más rico en mercancías; más pobre en emigrantes; mejor en pasaje de clase. Supone el 62 por 100 de lo primero y el 46 por 100 de lo segundo el que usa barcos españoles. Como los barcos españoles no están orientados preferentemente a coger emigrantes italianos, no llevamos de esa nacionalidad; pero en carga hace nuestra bandera un buen papel, pues lleva con destino a puertos extranjeros el 40 por 100 de lo que pasa por España en total, y hay que ver que los servicios franceses, y principalmente los italianos, son numerosos al lado del barco que mantiene España, cuya mayor frecuencia es la de tres semanas.

Desde el Cantábrico es más favorable nuestra balanza, pues no hay barcos españoles de pasaje y solamente una línea de carga, que languidece a falta de intercambio con el Plata. Supuso grandes esfuerzos el crearla, y se llegó a desalojas a las banderas extranjeras casi totalmente; pero, como decimos, sólo es de carga, y como este trabajo se dedica exclusivamente al pasaje lo pasaremos por alto.

Sólo usaremos la estadística para cifrar la modestia de categoría del pasaje español. Mientras que los que desembarcan en España, la mayoría compatriotas de primera clase, son el 2,5 por 100 del total, en la travesía suponen los que van a otras naciones el 15 por 100 del total; y, en cambio, los de tercera que quedan aquí suponen el 40 por 100.

La competencia, difícil

La competencia en este terreno es sumamente difícil. Es un principio de derecho internacional, confirmado en Versalles, que no es posible hacer diferencias entre banderas. No se puede dar trato de favor a los barcos españoles, y todo lo que se legisle en esta materia ha de ser aplicable idénticamente a todos los buques. Sin embargo, se retuerce ese principio, y con exigir los cumplimientos de las leyes con distinta severidad se hace ilusorio el principio dicho.

Por ejemplo, llega un barco español a ciertos puertos y se le exige hoy una entrada en dique para inspeccionar sus fondos: o desembarcar toda la carga para hacer una profunda desinfección, o mejorar en esta u otra forma la ventilación, etc., y nosotros..., faltos de firmeza o fuerza para utilizar armas análogas, no oponemos a ello ninguna defensa eficaz.

Otro modo de burlar ese principio es la combinación de tarifas ferroviarias con las marítimas, que alcanzan rango de "ententes" internacionales, y así consiguió Alemania llevarse por sus escasos puertos del mar del Norte a la emigración de Polonia y Repúblicas bálticas. El pasaje de Yugoslavia, Balkanes y, en general, de Centro de Europa, ha sido tremendamente trabajado para llevarlo a los puertos de Hamburgo y Génova, y, por fin, se ha hecho un acuerdo con divisoria práctica desde el Danubio.

En el otro tráfico importante trasatlántico, o sea el de Cuba y Méjico, las condiciones son más favorables para el predominio español, pues se trata de naciones donde es más predominante el número de nuestros compatriotas y donde la relación de la cifra de éstos al resto de los extranjeros es mucho mayor. Por tanto, las otras naciones europeas tienen más modestos barcos en las travesías, y ese factor, unido al anterior, hace que esta corriente sea la menos onerosa para el Tesoro, e incluso le dé ganancias.

Su porcentaje es, pues, diferente que en las anteriores y nada menos que el 64 por 100 del pasaje de clase viene en barcos españoles y el 34 por 100 del de emigrantes, siendo la cifra de éstos nada más que el doble de la clasificada.

Se puede decir que, exceptuando un poco de pasaje emigrante que lleva la línea inglesa, todo lo demás viene en los españoles «Colón» y «Habana», y, probablemente, más que todos los extranjeros juntos es el que toma y deja en España estos dos barcos. No olvidemos que los datos son de los años 29 y 30, pues posteriormente, con haber entrado en servicio mejores barcos extranjeros, va empeorando la situación para nosotros.

Otra corriente importante es la de Centroamérica y, además, definida con las características anteriores más acentuadas, o sea, con un buen caudal de pasaje de cámara y tres veces mayor en los competidores. Es verdaderamente satisfactorio para nosotros el oír las ponderaciones que de la Trasatlántica hacen estos compatriotas nuestros y la preferencia que demuestran por España en todas sus manifestaciones.

Línea de Filipinas

Hay en Extremo Oriente unas islas en las que se respira hispanismo en medio de razas amarillas; que viven el cristianismo en el umbral del paganismo, y cuyo espíritu es un homenaje a nuestra historia, tradición y colonización. Cuando se oye hablar de la influencia del clima o de la economía o de otras circunstancias del país colonizador se invoca la diferencia de los progresos de la civilización entre América en plena mayoría de edad y el estado de los pueblos asiáticos. No se fijan en Filipinas, rodeada de tierras inferiormente culturadas, y que si ya está madura para su independencia es por la influencia nuestra. Hoy día Japón es el faro de Extremo Oriente; pero hace cincuenta años eran aventajados por nuestras Filipinas.

Los contratos de comunicaciones marítimas era natural que no olvidasen estas circunstancias, y las que existían cuando era colonia nuestra, algo atenuadas, siguieron en lo sucesivo; pero para hacer las inevitables economías se fueron reduciendo el número de expediciones anuales hasta desaparecer y paralelamente disminuyó la clientela en carga y pasaje de nuestros barcos. Es indudable que donde hay la seguridad de tener salidas fijas de barco se crean lazos comerciales que desaparecen en cuanto falta esa certeza. Los extranjeros, principalmente los alemanes, han ocupado nuestro sitio, y ahora que se aspira a restablecer la línea tendremos casi que empezar de nuevo.

El tráfico de España con Filipinas y Extremo Oriente fué en el año último de que conozco la estadística:

Filipinas	54.340	2.440
Japón	566	20.645
China	2.511	1.386
India inglesa	71.793	156
Posesiones holandesas	39.128	1.639
Total	168.338	26 266

Claro está que parte de este tráfico se hará en barcos extranjeros siempre, y sólo nos vendrán, cuando se reanude el servicio, lo que suponga servicio estatal o monopolizado, como por ejemplo los tabacos de Filipinas y los de nuestros compatriotas poco a poco.

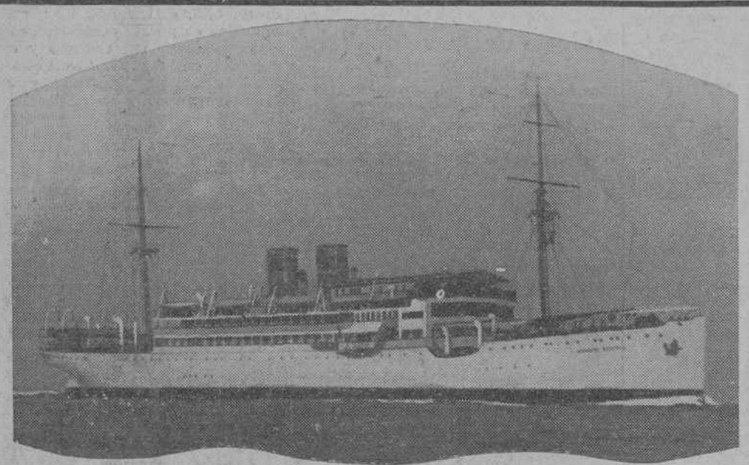
Pero en la explotación de esta línea juega un papel muy importante para fijar sus gastos el precio del paso del canal de Suez, que, al cambio actual, supone 10 pesetas la tonelada y que para barcos de tamaño reducido supone 100.000 por travesía, y con seis anuales determina una carga de 600 000 pesetas por buque, lo que no puede por menos de preocupar a los que proyectan reanudar el servicio.

Para asegurar la carga se puede combinar esta línea con las de España a Norteamérica y con las de Europa occidental, formando así un servicio entre estos extremos: Estados Unidos-Filipinas o Europa-Filipinas, que atraería a nuestros barcos muchas de las mercancías que en la metrópoli se adquieren por nuestros connacionales de Filipinas.

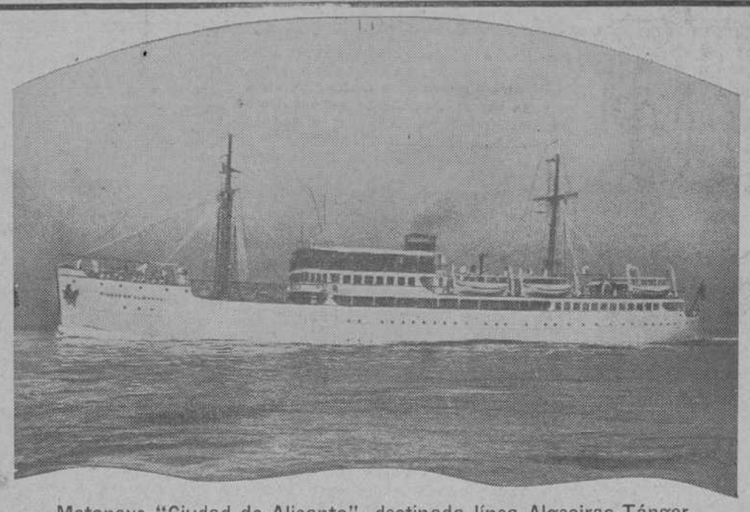
Otros navieros entienden más práctico ir a Filipinas por el canal de Panamá—que también es de gasto análogo—, y así los barcos seguirían la corriente del tráfico, que en el mundo es principalmente en el sentido del Sol, o sea, de Oriente a Occiden.

Este sistema de no hacer viajes de ida y vuelta, sino dar la vuelta al mundo en el mismo sentido, es el que explota la Dollar Line, con evidente fruto económico.

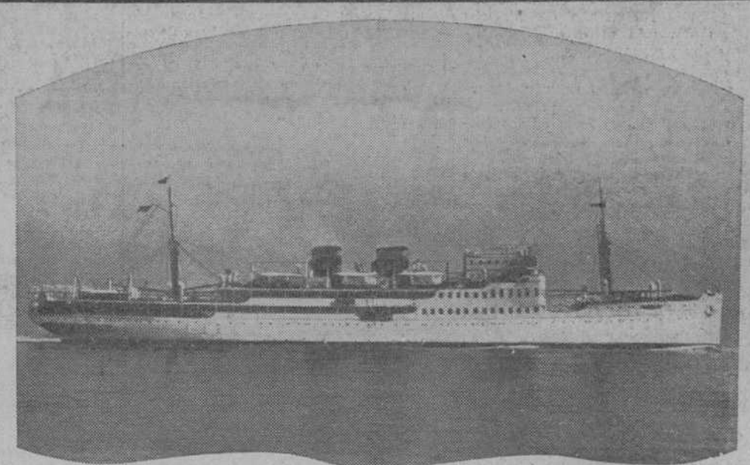
ROTAECHE



Motonave "Ciudad de Sevilla". Servicio rápjdo. Gran expreso lujo. Barcelona-Cádiz-Canarias. (9.000 toneladas.)



Motonave "Ciudad de Alicante", destinada línea Algeciras-Tánger



Motonave "Ciudad de Cádiz". Línea gran expreso lujo. Barcelona-Cádiz-Canarias. (9.000 toneladas.)

COMPAÑIA TRASMEDITERRANEA

Paseo de la Castellana, 14.—MADRID

Servicios regulares de vapores comerciales y correos entre la Península, Norte de Africa, Canarias, Guinea Española.

Línea rápida de gran lujo Barcelona-Cádiz-Canarias. Salidas semanales de Barcelona los sábados, efectuando el servicio las modernas motonaves "Villa de Madrid", "Ciudad de Sevilla" y "Ciudad de Cádiz".

Línea comercial Barcelona-Cádiz-Canarias con escalas en todos los puertos del Mediterráneo, Ceuta y Canarias. Salidas quincenales de Barcelona los jueves, y de Cádiz los jueves.

Línea comercial Cádiz-Canarias-Norte de España. Salidas quincenales de Pasajes los sábados (con escala en los puertos del Norte y Noroeste), y de Cádiz los jueves.

Línea rápida de gran lujo Barcelona-Palma de Mallorca. Salida todos los días (excepto los domingos) de Barcelona y Palma a las 21 horas, por las motonaves "Ciudad de Palma" y "Ciudad de Barcelona".

Línea rápida regular entre España y territorio de Guinea española (Fernando Poo). Salidas de Barcelona el 17 de cada mes, con escalas en Valencia, Cádiz, Arrecife, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Freetown, Santa Isabel (Fernando Poo), Bata, Kogo y Río Benito, por los vapores "Legazpi" y "Plus Ultra".

Gran Vía Layetana, 2.—BARCELONA

Línea regular entre Barcelona, Alicante, Orán, Melilla, Ceuta, Málaga y Almería y viceversa. Salida de Barcelona todos los domingos a las ocho horas.

SERVICIOS DEL ESTRECHO

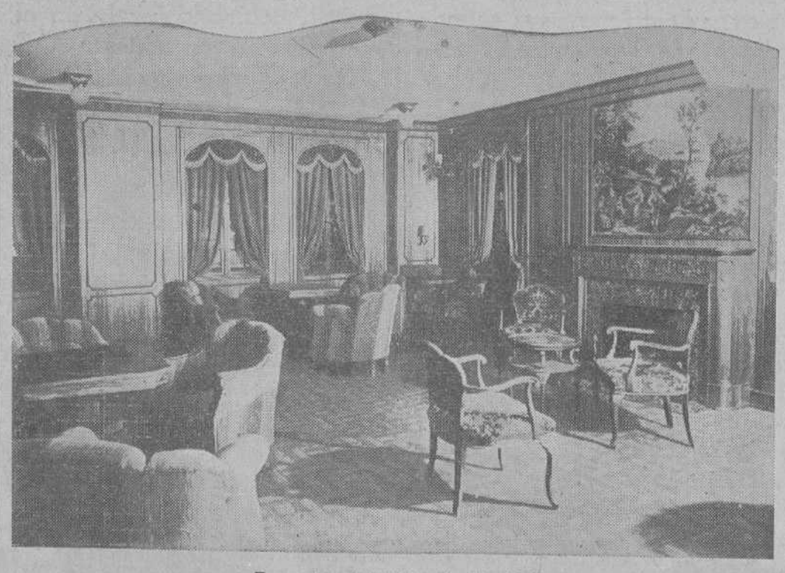
Algeciras-Tánger-Algeciras. Salidas todos los días. De Algeciras, a las 14. De Tánger, a las 8,30.

Algeciras-Ceuta-Algeciras. Salidas de Algeciras dos veces al día: a las 7 y a las 15. De Ceuta a las 10,30 y a las 18,30.

Málaga-Melilla-Málaga. Salida diaria. De Málaga a las 22. De Melilla a las 20.

Representación de la Compañía en todos los puertos.

Motonave "Ciudad de Alicante". Departamento de lujo



Fumador del "Villa de Madrid"

Motonave "Ciudad de Alicante". Escalera. "Hall"

Cataluña con su "Libro del Consulado" sentó las bases del Derecho Marítimo

Monumento jurídico, obra de un pueblo que estaba a la cabeza de todos en el comercio del mar y en las artes de la guerra naval. La Armada de Ampurias, al derrotar a los sarracenos en Baleares, realizó la primera proeza marítima de la Edad Media

LOS MEJORES Y MAYORES NAVIOS DE LA EPOCA SE CONSTRUYERON EN LAS ATARAZANAS

La más alta estatua a Colón se yergue en pleno puerto de Barcelona. Fué en su tiempo uno de los más elevados monumentos del mundo, causando admiración por sus proporciones gigantescas

Pocas regiones españolas superarán a Cataluña en abolengo marítimo. No es posible evocar nuestras glorias marinas españolas sin referirse de un modo primordial al Libro del Consulado del Mar, magnífica compilación de reglas aplicables al comercio marítimo, escrito en catalán del siglo XII, bajo el título de «Libro de las costumbres del mar», y que representaba un adelanto de tal envergadura en la legislación mercantil de la época, que, a pesar de su carácter particular, desprovisto de sanción soberana y fuerza de obligar, fué considerado como base de Derecho marítimo en todo el Mediterráneo, desde Barcelona, y Marsella, y el Báltico, hasta Constantinopla. Y en España rigió, juntamente con las Ordenanzas de Bilbao, hasta la promulgación del Código de comercio de 1829.

El Libro del Consulado puede considerarse como un verdadero monumento jurídico que representa un notabilísimo adelanto en su época. Fué la obra de un pueblo que estaba a la cabeza de todos en el comercio marítimo y en las artes de la guerra naval.

La Armada de Ampurias y la de Barcelona en la obra de la Reconquista

La primera proeza marítima de que se tiene memoria en la Edad Media la realizó la Armada del condado independiente de Ampurias. No existía Cataluña como unidad histórica con personalidad definida. El noroeste de España, en la porción que no estaba en poder de los moros, se hallaba dividido en varios condados independientes que no tenían ningún nexo entre sí, como no fuera el ideal de la Reconquista española. Y fué en el año 813 cuando Armengol, conde de Ampurias, derrotó a la Armada sarracena de las Baleares, libertando a quinientos corsos cautivos y convirtiéndose en terror de los piratas que infectaban el Mediterráneo. Ochenta años después, otro conde de Ampurias, Suñer II, al frente de la Armada ampurdanesa, compuesta de quince navíos, realizó una incursión por las costas de Almería, sembrando el pánico entre los moros, infligiéndoles duro castigo e incendiándoles sus barcos.

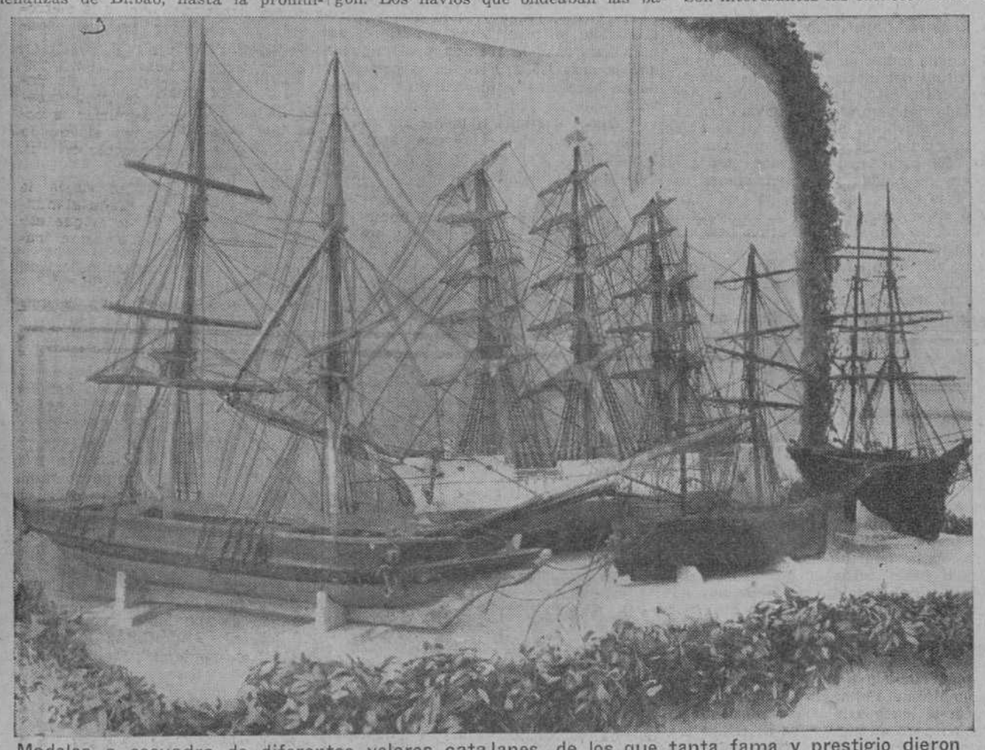
Siglos más tarde, bajo el Gobierno del conde Hugo IV, la Armada de Ampurias contribuyó tan eficazmente a la conquista de Mallorca, que el primer gobernador de aquellas islas, nombrado por don Jaime de Aragón, fué el ampurdanés Bernardo de Santa Eugenia.

También en el siglo XI daba señales de vida la Armada del condado de Barcelona, reaccionando contra el peligro de los piratas. El conde Ramón Berenguer II estableció un servicio de protección para todos los navíos que entraban y salían de Barcelona; esta zona de protección se extendía desde el cabo de Creus hasta Salou. Desde entonces se repitieron los éxitos navales que hacen que el condado de Barcelona, lleno de prestigio, concierte pactos, intervenga en hechos gloriosos y sea, con el de Ampurias, el eje de los acontecimientos navales más importantes. Así, aliado con los pisanos, hace incursiones por costas de Mallorca y de Valencia (año 1114); cuatro años después los navíos barceloneses fueron a Génova y Pisa a concertar Tratados de amistad con aquellas Repúblicas; en 1120 el conde de Barcelona concertó un Convenio con el alcaide moro de Lérida, jurándose mutua amistad y prometiendo el conde barcelonés al moro leridano facilitarle veinte galeras y otras embarcaciones pequeñas para pasar doscientos caballos y un pequeño Ejército de cristianos y sarracenos que combatiese a los moros de Baleares. El mismo Ramón Berenguer III firmó en Palermo un pacto con el conde Rogerio de Sicilia y Calabria para luchar por mar y por tierra contra los moros invasores de España.

Por su parte, la armada de Ramón Berenguer IV, firme en la preocupación que todos sentían por el ideal de la reconquista española, acudió en auxilio de los reyes de Castilla y de Navarra, y eficazmente ayudado por los genoveses se apoderó de Almería (en 1147), y, como consecuencia de ello, conquistó al año siguiente Tortosa.

En los días que corremos, al repasar la gloriosa historia de la Marina catalana, resulta en extremo consolador y edificante este entusiasmo con que eficaz y continuamente colaboraban en pro de la Reconquista española los soberanos de los diversos condados independientes en que se dividía el territorio de lo que después constituyó la región catalana.

El mayor esplendor de la Armada de guerra que nos ocupa corresponde al período de la unión de Barcelona y Aragón. Los navíos que ondeaban las barras de Aragón consolidaron su fama en el mundo entero. Sería interminable la meticulosa enumeración de cada una de sus gestas gloriosas. El erudito Campmany, Bofarull, Escalas y otros historiadores que han buscado en los archivos de la Corona de Aragón, han llenado páginas enteras detallando los diferentes hechos de armas de esa armada aragonesa, que podemos asegurar fué la precursora y aun la base y el origen de la Escuadra española.



Modelos a escuadra de diferentes veleros catalanes, de los que tanta fama y prestigio dieron a nuestra industria naval, que fué considerada como la primera de su siglo

Pedro II el Grande, de Aragón, otorgó en 1283 el título de almirante de la Escuadra aragonesa y siciliano al marino italiano Roger de Lauria, quien conquistó el prestigio histórico de que hoy goza merced a las audaces victorias que conquistó al frente de sus navíos. La primera victoria la consiguió en Malta derrotando en abordaje a la Armada de Provenza, apoderándose de las galeras que no fueron hundidas. Recorrió triunfalmente las costas de Calabria, entrando en Nápoles e incendiando los barcos y construcciones navales del enemigo. Tomó por asalto los astilleros de Capri y de Ischia. Deshizo la flota francesa de Carlos de Anjou en Nápoles (5 de junio de 1284), y apresó, tras violento combate nocturno, la Escuadra del Rey de Francia, que había estado inquietando el Rosellón. Igualmente derrotó cada una de las Escuadras de las Repúblicas italianas que luchaban contra el Rey de Aragón, haciéndose famoso por sus dotes guerreras y también por sus crueldades y sus piraterías, que no anublaron su fama de mejor almirante de su época. Quizás fué Roger de Lauria quien mayor realce dió a las invencibles galeras del Rey de Aragón.

El prestigio de la Armada aragonesa fué tal, que el Papa Bonifacio VIII nombró a Jaime II de Aragón portaestandarte, capitán y almirante general de la Armada que había de ir a la conquista de Tierra Santa.

Y en siglos posteriores, una vez hecha al unidad hispánica, fueron los marinos catalanes quienes con mayor entusiasmo cooperaban a la gloria de la Marina española, y fué en las Atarazanas de Barcelona donde se construían la mayor parte y los mejores barcos de nuestra Armada.

Florecimiento de la Marina mercante catalana

Simultáneamente, mientras las galeras de guerra del condado de Ampurias y del de Barcelona y luego del reino de Aragón se cubrían de gloria en mil empresas bélicas, se desarrollaba con no menor esplendor la Marina comercial catalana, que fué también la precursora de la Marina mercante española.

En el siglo XIII eran frecuentes los viajes de nuestros barcos a cargar mercancías a Italia, Egipto, Ceuta y costas de Berbería. Y tal importancia tuvieron estos viajes y era tal el espíritu emprendedor de los marinos y comerciantes catalanes, que Jaime I, el gran protector de la Marina mercante, concedió a Barcelona el privilegio de nombrar cónsules con la obligación de que todos sus súbditos que fueren a otras tierras se hospedasen con sus mercaderías en el respectivo consulado, mediante el pago de derecho de sisa que se repartían por igual el cónsul y el Rey.

El primer cónsul de que se tiene noticias es Guillermo de Moncada, que fué nombrado cónsul en Alejandría en el año 1263. Hubo cónsules en Sevilla, Sicilia, Constantinopla, Montpeller, Túnez, etc., lo que demuestra lo intenso que debió ser el comercio marítimo de Barcelona con esas ciudades.

Otro detalle interesante digno de ser anotado es el establecimiento de líneas marítimas regulares españolas, cuya primacía pertenece también a los catalanes. Ya en 1292 diez mercaderes de Barcelona fletaron la nave "Santa María de Nazaret" para hacer con regularidad el recorrido Barcelona a Sevilla con escalas fijas en Mallorca, Alicante, Almería y Málaga.

Son interesantes las características de ese barco, dispuesto para poderse convertir en navío de guerra y cuyos marineros iban pertrechados de coraza y casco de hierro, armados de ballestas y con provisión de trescientas saetas cada uno. Era lo habitual en los barcos mercantes de aquella época en que los piratas podían convertir en aventura bélica el más inocente transporte de mercancías.

Esta semejanza entre los navíos mercantes y los de guerra dió lugar a que también los catalanes cayeran en la tentación de armar barcos en corso y ejercer la piratería. De episodios de esta clase está llena la Historia de la Marina mercante barcelonesa, que, sobre todo en las postrimerías del siglo XIII, dió lugar a no pocas represalias y reclamaciones, teniendo que ordenar frecuentemente los reyes la devolución de presas indebidamente tomadas a pacíficos mercaderes de otros países.

Si fama alcanzó por esa época la Armada de guerra de Aragón, no menos famosos se hicieron sus marinos mercantes, de modo que hasta el siglo XV la Marina aragonesa mantuvo su hegemonía, siendo considerada superior a todas las de los demás Estados y su marinería la más apta para las maniobras y la más sufrida en las penalidades del mar.

A este esplendor de la Marina catalano-aragonesa contribuyó no poco el entusiasta apoyo de los Reyes de Aragón, así como los frecuentes dispendios de los Ayuntamientos y de la Generalidad.

En los archivos de la Corona de Aragón existe un curioso inventario de los veinte navíos de la Escuadra aragonesa mandada por el almirante Bernardo de Cabrera. Ese inventario lo mandó hacer el rey Pedro de Aragón al aliarse en 1354 con Enrique de Trastamara en guerra contra don Pedro «el Cruel».

En las Atarazanas se construyeron los mayores y mejores navíos de su época

Grande fué el esplendor de las Armadas guerreras del condado independiente de Ampurias y del de Barcelona. Ellas contribuyeron no poco a la gesta de la Reconquista española y luego, bajo el cetro del Rey de Aragón, fueron azote de la morisma y de los piratas que infestaban el Mediterráneo. No menos gloriosa fué la obra del comercio marítimo que por esa época se asentaba en las costas catalanas. Y por si ello fuera poco, corresponden también a esta región las primicias y el máximo prestigio internacional de las construcciones navales.

Aun se conservan como reliquia preciosísima e inestimable el espléndido edificio de las Atarazanas, que era el primer astillero de que se tiene recuerdo en nuestra Patria. Se sabe que ya en el siglo X se construían los mejores navíos en las Atarazanas de Barcelona, que consiguieron un mayor auge en tiempos de Jaime I, al fomentarse la construcción de la Marina Real Aragonesa.

El archivo de la Corona de Aragón es riquísimo en documentos que hacen referencias a las Atarazanas. Por ellos sabemos que ya en 1243 tenían los límites del emplazamiento que hoy ocupan. También se puede apreciar el enorme interés de los reyes aragoneses por incrementar a todo trance la industria naval, que no sólo florecía en las Atarazanas, sino en toda la costa levantina. Así Pedro III, al preparar la invasión del reino de Sicilia, mandó construir todos los barcos de su Armada en las Atarazanas, en Tortosa y en Valencia.

Hubo una crisis de esta industria durante el año 1328, y Alfonso IV, para conjurarla, mandó hacer obras en las Atarazanas, pagándolas con los fondos del comercio en Alejandría, Egipto y Babilonia.

Pedro IV, en 1378, mandó amurallar y fortificar y defender con un foso las Atarazanas. De entonces datan las magníficas galerías góticas formadas por recios pilares e inmensos arcos, espléndida obra para sostener la techumbre cubierta de estaño. Y tan grandes son esas galerías—que aun hoy se conservan—, que en su interior pudieron guardarse, en 1390, las treinta grandes galeras destinadas a la guerra con Cerdeña.

La Escuadra de veinte galeras y diez navíos que acompañó al Papa Benedicto XIII a Niza a entrevistarse con el emperador Segismundo de Alemania fué construída en las Atarazanas de Barcelona el año 1415, por orden del Rey Fernando I. Por cierto que a la ceremonia de acompañar al Papa y desfilar ante él se le dió tan gran importancia, que hubo de ser estudiada y ensayada meticulosamente, haciéndose un grandioso simulacro en aguas de Barcelona, para prever en sus menores detalles la maniobra que había de hacerse ante el Vicario de Cristo.

Alfonso V, el conquistador de Nápoles, emprendió en las Atarazanas de Barcelona la construcción de la poderosa Escuadra que había de llevar a la victoria las barras aragonesas por las costas de Italia. Con esa Escuadra se apoderó de Córcega, venció a Francisco Sforza y a la Armada de Luis de Anjou, tomó Nápoles con treinta galeras y trece naves, dejando allí al Infante don Pedro, que a su vez fué sitiado en el Castillo de Nápoles en 1424. Para librarle del asedio las Cortes catalanas formaron una escuadra de veintidós galeras y ocho naves gruesas que, juntamente con otras veinticuatro galeras que aportó el rey don Alfonso, lograron poner a salvo a don Pedro.

De los tiempos de Alfonso V data el servicio regular de los buques correos desde Barcelona a Valencia y Nápoles. Y es oportuna esa evocación precisamente en estos momentos en que acaba de ser suprimido el servicio marítimo entre Barcelona y Valencia.

También fué durante el reinado de Alfonso V, cuando se dió la circunstancia de construirse en Barcelona los buques de mayor desplazamiento y potencia que se conocían en el mundo. Destaca entre ellos una galera construída en 1417, que armó en corso un pirata catalán que tuvo en jaque a toda la escuadra genovesa, que no daba abasto para perseguirle. Era un navío que, según los documentos de la época, media 900 botas, y en el que, aparte de los hombres de la tripulación, viajaban 500 hombres de guerra.

El rey Alfonso V en el sitio de Gaeta llevó una todavía mayor, pues aparte de la tripulación cabían en ella 700 ballesteros, cosa inaudita en aquellos tiempos. Por si ello fuera poco, la industria naval catalana batió su propio "record" construyéndose en las Atarazanas dos galeras de 1.400 botas y en an Feliu un navío que excedía de las 1.500 botas.

Muerto Alfonso V, que dictó leyes protectoras de la marina y no pocas medidas para defensa de puertos, se inició la decadencia de la industria naval española, que perdió su carácter de extraordinaria, admitiendo poco a poco la competencia con otros países que jamás pensaron en igualar ni mucho menos en superar la obra de los técnicos y artesanos de las Atarazanas y de los astilleros emplazados en diversos puntos de la costa catalana. Ello no quiere decir que nuestra industria naval dejase de figurar en primer lugar entre las mejores del mundo, como lo demuestra el hecho de que se mandase construir en Atarazanas la escuadra de nueve galeras, que, mandadas por Luis de Recaséns en 1515, vencieron a los turcos en Sicilia.

Carlos V, con esos navíos y otras veinte galeras, construídas también en Atarazanas, reforzó en Italia la escuadra del almirante Andrea Doria, formando un total de 34 galeras y 63 naves de menor tamaño.

El propio Carlos V mandó construir 50 grandes galeras en las Atarazanas, lo que constituyó un trabajo de importancia para la industria barcelonesa de construcciones navales.

También Felipe II encargó en Barcelona la construcción de la galera real. Se decidió a ello al comprobar, durante su estancia en Sevilla, la excelente construcción y el alarde de técnica y de buen gusto de los navíos construídos en Barcelona. Además, el pino de las montañas de Cataluña era considerado como el mejor del mundo. Ello dió lugar a una curiosa explotación de los bosques del Alto Urgel y de otros lugares de Cataluña, utilizándose la corriente de los ríos hasta el mar, donde eran remolcados los maderos hasta las Atarazanas.

La mayor parte de las galeras españolas que formaron la escuadra de don Juan de Austria en la batalla de Lepanto, fueron construídas en las Atarazanas de Sevilla y de Barcelona. Y su ligereza y efectividad guerrera contrastaba con las pesadas galeras venecianas, que hubieron de ser colocadas a la vanguardia de la armada para que se estrellase contra ellas el primer ímpetu de los turcos.

Pero desde la muerte de Alfonso V

Las Atarazanas, de Barcelona, el más famoso astillero de la Edad Media y gran parte de la Moderna. Bajo sus admirables arcos góticos se construyeron los mejores bajeles y las más gloriosas galeras de su época

los reyes cuidaron más de regular el tráfico marítimo e impedir la piratería que de intensificar el tráfico e impulsar la industria naviera. Quien más hizo para refrenar abusos fué Fernando el Católico, quien llegó incluso a privar de sus galeras a cierto clérigo sin escrúpulos, más famoso por sus aficiones hacia la piratería que celoso en ejercer su santo y paternal ministerio...

La Marina mercante catalana en el siglo XVIII

Durante la Edad Media y gran parte de la Moderna destacaron extraordinariamente las dos marinas de las gentes que vivían en la costa mediterránea, desde Rosas hasta Tortosa. Lo que es hoy región catalana tiene una gloriosa tradición marítima, que se caracterizaba por sus tres aspectos diferentes: buena construcción de barcos, victoriosas empresas guerreras y viajes a países lejanos. En los tres aspectos destacó, de manera acentuadísima, lo que hoy es Cataluña.

La falta de espacio nos impide intentar siquiera el bosquejo de lo que fué la Marina Mercante catalana en la Edad Moderna, principalmente en el siglo XVIII, cuando Masnou, Premiá, San Feliu y casi todas las poblaciones costeras tenían una tan elevada matrícula de barcos que hoy nos parecería un sueño absurdo. Ello pone más de relieve el contraste con la enorme crisis de nuestra Marina Mercante española, que atlátncios que han dejado de hacer las líneas regulares con Norte e Hispanoamérica. Ya no salen de Barcelona ni los barcos a Extremo Oriente y Filipinas. Acaba de suprimirse el correo a Valencia...

¡Qué diferencia de aquellos días, apenas hace un siglo, en que los pueblecillos de la costa catalana tenían todos su Escuela Naval, de la que salían capitanes y pilotos que recorrían luego triunfalmente una y cien veces en grandes veleros los mares de todo el mundo. Las construcciones navales catalanas eran famosas en todo el mundo y sus marinos fueron considerados como los más competentes y seguros. Pero el maquinismo, al trocar la fuerza del viento y de las velas por las hélices y por el vapor, hizo decaer la grandeza de la Marina Naval catalana. Los grandes trasatlánticos seguros, de andar matemático y velocidades inauditas, han desbancado a los románticos veleros y a la dura marinería audaz y aventurera. Una vez más sigue Cataluña el rumbo de España. Ella inició e impulsó la grandeza de nuestra marina y a ambos les alcanza simultáneamente el ocaso de nuestro esplendor.

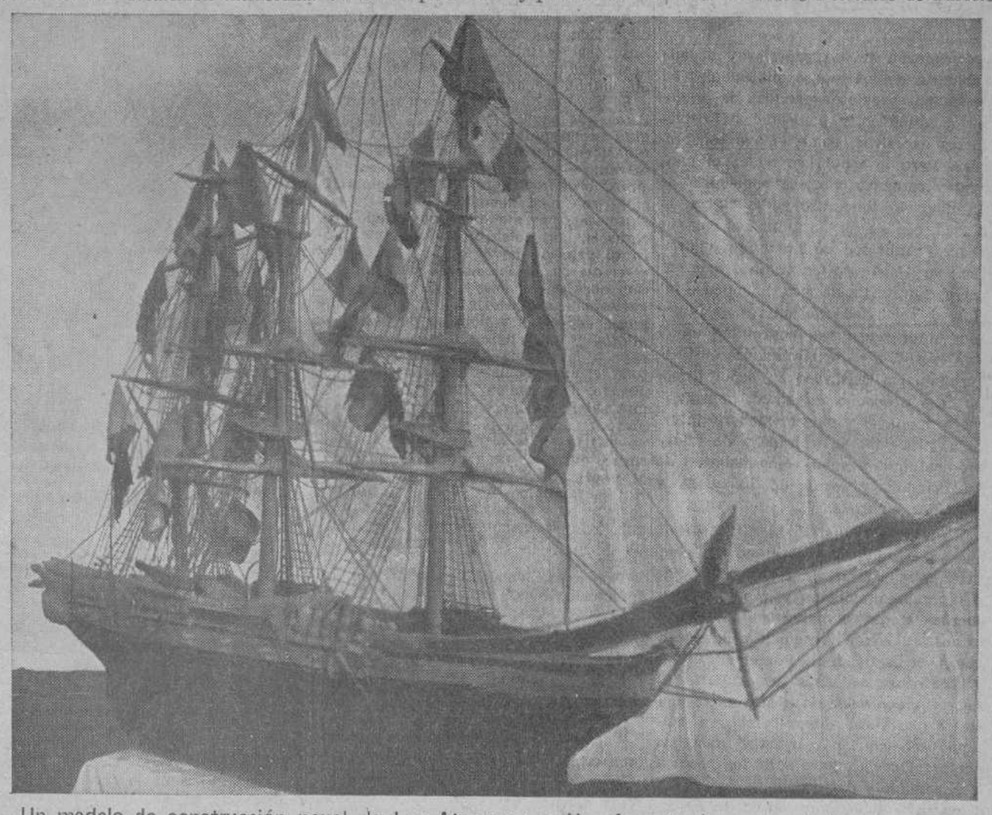
Grandeza y decadencia del Asilo Naval Español

Otra muestra de decadencia es el estado lamentable del Asilo Naval Español que se fundó en 1877 merced a la iniciativa del piloto mercante don José Ricart y Giralt para recoger a los huérfanos de nuestros marinos procedentes de todas las costas españolas. El Asilo Naval se albergó sucesivamente en la corbeta "Mazarredo", luego en la "Consuelo" y ahora en la "Tornado" de tan gloriosa historia en nuestra Marina, pero cuyo casco viejo y desmantelado, incapaz de navegar, se encuentra en la más deplorable situación sin que, a pesar de los remiendos de cemento, se hayan podido evitar grietas y goteras hasta en la enfermería. Allí, en un rincón del Puerto de Barcelona han recibido la instrucción primaria indispensable y un cuidadoso aprendizaje de marino, varios centenares de huerfanitos que han salido colocados en los barcos mercantes, otros se han hecho capitanes y pilotos, varios han ingresado en la Escuela de Aprendices de El Ferrol o trabajan como mecánicos de aviación o estudian para radiotelegrafistas.

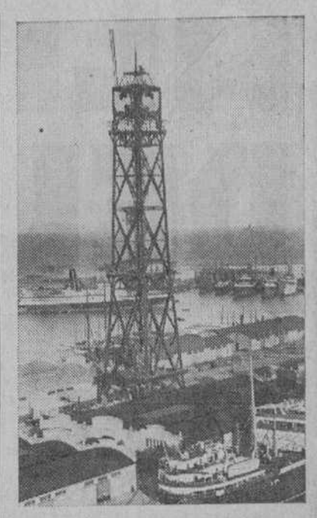
Pero el Asilo Naval—que es quizás una de las más interesantes instituciones benéficas del siglo XIX, está abocado a desaparecer por falta de medios económicos. Se han restringido los donativos particulares; ya no percibe la subvención que desde el primer día le pasaba la Casa Real; la Trasatlántica también ha retirado su importante cuota, así como otras entidades navieras. Ha tenido que ser suprimida la Banda de música del Asilo Naval, que hasta hace unos años era contratada para tocar en las procesiones y para actuar en los festivales que tenían lugar en otros barcos, verbenas, "kermesses" y diversiones de índole marinera. Ello producía unas diez mil pesetas al año. El Asilo Naval ni cobra la subvención del antiguo Gobierno civil, pues las últimas 6.000 pesetas que había de percibir correspondían a la obra benéfico social, cuyos fondos utilizó el consejero Dencás en comprar armas para el 6 de octubre y en huir al extranjero.

Los pocos ingresos que tiene todavía el Asilo Naval, se cobran con retraso. Es quizás el Obispo de Barcelona quien más empeño ha puesto en que el Asilo Naval no fuese ya disuelto el año pasado.

Otras instituciones, asimismo interesantes, de carácter marinero, han fracasado en Barcelona por causa de la política, entre ellas destacamos el "Instituto Náutico del Mediterráneo" y la



Un modelo de construcción naval de Las Atarazanas: Una fragata de guerra de las que tomaron parte en la batalla de Trafalgar



Entre los tinglados del puerto se levanta, a 115 metros de altura, la Torre de Jaime I, la edificación más alta de España y la tercera en importancia de Europa. Desde allí se divisa Barcelona, gran parte de la costa catalana y una considerable extensión del Mediterráneo, teatro de las epopeyas gloriosas de catalanes y aragoneses durante varios siglos

"Casa del Marino". Ambos con magníficos edificios recién terminados a raíz del cambio de régimen y que aún no han sido aplicados al fin para que fueron construídos. Ellos solos merecían de por sí otra crónica extensa como la presente.

La estatua a Colón y la Torre de Jaime I, los más altos monumentos españoles en el puerto de Barcelona

Pero a pesar de esa incuria de la política que malogra todos los intentos encaminados a remozar la tradición marinera de Cataluña, la ciudad de Barcelona tiende los ojos al mar. Existen proyectos grandiosos de paseos marítimos hacia una y otra dirección de la costa. En el proyecto de reforma interior de la ciudad, figura el trazar una terraza-paseo sobre los tinglados de los muelles del puerto. Una excursión obligada de los buenos barceloneses castizos que aman al mar, es el paseo en "golondrina" o en gasolinera hasta el faro de la Escollera y regresar luego a Barcelona en interminable caminata por el rompeolas.

La ciudad pugna por asomarse al mar a través de los montones de mercancías que su prestigio comercial ha interpuesto como obstáculo insuperable.

Y la más gigantesca estatua que el mundo ha levantado en honor al más famoso navegante, Cristóbal Colón, la tienen emplazada los barceloneses en su puerto, señalando imperativamente el mar, sobre un elevado pedestal que levanta la efigie del marino a más de sesenta y seis metros de altura...

Por si ello fuera poco, Barcelona ha levantado en su puerto la más alta torre que hay en España: la Torre de Jaime I. Verdadero Belvedere de Barcelona que domina toda la ciudad y una gran extensión del Mediterráneo y de la costa catalana.

Tiene 115 metros de altura y sirve de estación intermedia para un transbordador aéreo que une Miramar de Montjuich con la playa de San Sebastián. Representa una obra en la que hay encerradas 10.000 toneladas de hormigón, 1.400 de hierro, 45 de cable aéreo, 12 de pintura... Sólo los cimientos pesan seis millones de kilos.

Es una obra de ingeniería de proporciones grandiosas, que ha creado un nuevo punto obligado para el turismo y proporciona al ciudadano barcelonés una de las más bellas perspectivas de Europa con una amplia visión del mar Mediterráneo, que fué teatro de las proezas navieras de los catalanes durante varios siglos de gloriosa hegemonía naval.—R.

ALMAS Y ROSTROS DEL MAR.

POR J.Mª. PEMAN

El romance del conde Arnaldos

El señor director de EL DEBATE, no sabe lo que me pide... o lo sabe demasiado. Porque me pide así, como quien no quiere la cosa—con la ingenuidad de un niño que pide una estrella—que le diga, para el número de la Virgen del Carmen, algo de la vida íntima del hombre de mar: algo de lo que esconden y ocultan esos rostros herméticos y silenciosos, morenos de yodo bajo sus sombreretes de hule.

Eso, señor director, sólo puede pedirse desde el ingenuo aislamiento de un despacho de Madrid: separado del mar por kilómetros de tierra ardiente y montañas de papel impreso. Porque eso es pedir un imposible: es pedir que la Esfinge viole su secreto; que los sacerdotes del mar rompan su sigilo de confesión. Porque el mar, señor director, es como una inmensa conspiración. Los que se entran por él y en él conviven, saben mil cosas infinitas y extrañas y conocen la más vieja y elemental sabiduría. Por eso la civilización, la cultura y la ironía son plantas de orilla de mar, que a medida que se adentra uno en esa cosa terrible y desolada que los hombres de mar llaman despectivamente la «tierra adentro», se agostan y secan. Los abuelos

se vengaron de esa superior y vedada sabiduría de los mares, pintándolos en los mapas y esferas panadas de dragones y alimañas, y poniéndoles terribles motes excesivos, como «Mare tenobrosus». Pero lo tenebroso no es el mar, azul y radiante como la conciencia de un niño: lo tenebroso es la tierra, la ciudad, con sus casas apiñadas, con sus «bares» nublados de humo de cigarrillos; lo tenebroso es Madrid con su «arroyo aprendiz de río», anémico e inclusero, acribillado de epigramas famosos; Madrid con sus charquitos en el asfalto ardiente, tornasolado de nafta y gasolina. Lo tenebroso es, señor director, ese despacho de usted, con horizonte de papel-damasco, madera tamizada, pisa-papeles, y gancho de alambre, del que penden como cabezas de ajusticiados, pruebas de imprenta y cuartillas en cyclostil...

No me pida usted, señor director, que yo sea infiel al mar; no me pida usted que yo traicione el secreto de sus hombres callados y morenos. Recuerde usted el romance del conde Arnaldos. El conde Arnaldos va de caza por la orilla del mar. Por el que, inesperadamente, ve venir una galera maravillosa, con velas de seda fina. El marinero que viene gobernándola, va cantando una canción extraña y linda que amansa las olas, hace salir los peces a la superficie y detiene, sobre el mástil, a los pájaros. Entonces el conde Arnaldos, que debía tener alma curiosa de periodista, le suplica al marinero:

Por Dios te ruego, marinero—dígasme hora ese cantar... Pero el marinero, le mira sonriente y contesta:

Yo no digo esta canción—sino a quien conmigo va.

Permítame, pues, señor director, que yo no cumpla más que a medias su ambicioso encargo. Permítame usted que sólo haga llegar hasta su despacho ecos deshilachados y rotos de esa misteriosa canción que los marineros sólo dicen a los que con ellos van.

Pescadores

La camisa limpia y las grumas de jabón de afeitar del sábado por la tarde son las dos cuentas gordas y blancas que separan en dieces el rosario monótono de las horas del pescador. Entre sábado y sábado, la semana igual, monótona, fatigosa: de anónima heroicidad. Porque por cada Mr. Astor que se hunde en el Océano, fumando cigarrillos y bebiendo champán sobre la tolvilla del "Titanic", se hunden centenares de pescadores, cerca de la costa, en sus faluchos de madera quejumbrosa. Un remolino de espuma, unos gritos inútiles... y luego nada. Por losa, la extensión azul y transparente, donde todo es igual, donde el recuerdo no tiene sitio acotado; por lápida, un parte lacónico y administrativo de la Comandancia de Marina.

Pero ellos lo dan por sabido y aceptado...

Un pescador

Aquel sábado, cuando el pescador entró en el cuartucho humilde y sombrío, se llenó todo él, más que nunca, de vivo olor de algas verdes, de marisco fresco, de marea baja. Traía el capote de hule, la barba rasposa y las cejas hirsutas, bordadas de gotitas de cristal, como de aljófar el manto de la Virgen del Carmen, que sale en julio de procesión entre cirios arqueados de calor y flores marchitas. Donde se desnudó quedó un charco de agua sobre los ladrillos pelados, como si se hubiera roto el botijo que se refrescaba entre geranios, en la ventana alta. El comentó brevemente:

—Hasta el escapulario lo traigo mojao.

Y de la pieza contigua, olorosa de sopa de rape, policromada de azafrán y pimentón, humeante en una olla esmaltada, se oyó una voz femenina.

—Pues ¿qué pasó?

Y él, desnudo como un titán, friccionándose el pecho velludo con un paño áspero, explicó, y ya fué mucho explicar:

—Nada: que esta madrugada hubo «guasa».

Y ya fué mucho explicar, digo, para su laconismo, alumno de los inmensos silencios de alta mar. Esas seis palabras llenas de terribles alusiones de tempestad y peligro, esas seis palabras vagas, por las que se sentía pasar rozando la muerte como un cuerno por la seda gris-perla de un torero, equivalían en él a un largo relato homérico. Un cazador, sobre un suceso mínimo—si el perro hizo esto, si la perdiz voló así—, habla, gesticula y miente durante una hora. Un pescador que viene de jugar con la muerte se limita a zurcir esas seis palabras, sobrias como una lápida conmemorativa: «Nada: que esta madrugada hubo guasa». Y aune aquel día fué el pescador extraordinariamente pródigo y locuaz, porque luego, en la mesa, con la primera cucharada humeante cerca de la boca, se dignó acentuar todavía:

—¡Mucha «guasa»!

El conde de Niebla

Y es que el hombre de mar es así: lacónico, hermético. Le guarda al mar su secreto y le reserva sus confidencias. Con esa única palabra, evasiva, imprecisa — «mucha guasa» —, alude, destapando apenas un pico del velo, a un mundo de angustias y peligros.

El hombre de mar es el ser más «realista» que existe. No prodiga sus energías ni en palabras vanas ni en imaginaciones inútiles. Su «folk-lore» y su refranero no son, como en los campesinos, obra de fantasía y de superstición: son casi ciencia rimada. Es curioso leer, por ejemplo, esos cuadernos, rigurosamente científicos y oficiales para el arte de navegar, que se titulan «Derroteros de las costas de España». Son obra de ciencia y parecen obra de curiosidad «folk-lórica». Todo el lenguaje expresivo y popular de patrones, pilotos y pescadores ha sido incorporado a la ciencia náutica, y lo mismo toda su meteorología experimental y de directa observación. En el campo hay una valla casi inaccesible entre el ingeniero agrónomo y el capataz. En el mar no la hay entre el marinero y el almirante, entre el pescador y el profesor de náutica o el director del Observatorio Astronómico. Y es que el hombre de mar, en vez de hacer su poesía y su mitología de la superstición o el agüeró, la ha hecho de la observación y de la verdad.

Tipo expresivo del verdadero hombre de mar es aquél «muy virtuoso perínclito conde» de Niebla, que tan sobria y reciamente talla Juan de Mena en unas estrofas de su «Laberynto». El conde va a embarcarse para una gran empresa marinera. Alguien trata de disuadirle, alegando los malos presagios y agüeros que ha observado. Ha visto —le dice—las más temerosas señales:

"con crines tendidas arden los cometas"
... ...
"gritan sin feridas los canes e perros"

Pero el conde de Niebla se sonríe de todo esto. Para él no hay más señales dignas de tener en cuenta que las sobrias y realistas señales de la Meteorología experimental que denuncian las variaciones del tiempo. No ve motivo para temer, puesto que no ve

..."que vientos delgados
muevan los ramos de nuestra montaña,
nin fieran las ondas con su nueva saña
la playa, con golpes más desaidos".
"nin buena la garza por alta manera"

Para el conde no hay más agüeros de tempestad que éstos: el viento sacudiendo las ramas en la tierra y las olas golpeando reciamente en la playa. Nada más. Toda la vaga y nebulosa poesía de la superstición está sustituída para este templado hombre de mar por una clásica, lúcida y racionalista poesía didáctica de clara observación directa. No hay nada que temer—dice—porque los alciones no baten las alas, ni los caistros huyen de las lagunas.

"nin buela la garza por alta manera".

Estas son las supersticiones del conde. La superstición del que augura el verano por las golondrinas. Por eso termina sentenciando ante sus marineros:

"non los agüeros, los "fechos" sigamos".

y añade magníficamente:

"presuma de vos e de mí la Fortuna,
non que nos fuerza, más que la for-
[zamos".

Los volterianos de la superstición

El hombre de mar, curtido en una batalla diaria y directa con los elementos, se ufana de su racionalismo claro y templado. Gusta de hacer menudas ironías sobre toda credulidad supersticiosa y milagrera. Al revés del campesino, que aun la verdad y la razón necesita, para aceptarlas, verlas envueltas en fórmulas mágicas y aparatosas. Recientemente, los equipos de las «Misiones Pedagógicas", que se han puesto en contacto con los pueblecitos salitarios de la España oculta de "tierra adentro", han podido observar cómo los campesinos tienen una sonrisa escéptica para los claros y realistas preceptos de la Higiene, y reservan, en cambio, todo su acatamiento y sumisión para las fórmulas inaccesibles de la Medicina. Y aun dentro de ésta, al "específico" hecho y embotellado le alcanza también algo de recelo: el prestigio total y absoluto recae sobre "la receta" ininteligible, que el boticario ha de elaborar en el misterio de su trastienda mezclando líquidos y pesando polvos. Alguien ha pensado, para lograr "higienizar" a esas gentes, en redactar un prontuario de Higiene cabalístico y mágico, donde las fórmulas sencillas de la limpieza, la alimentación y la gimnasia, se revistan de exterioridades religiosas que las aproximen al curanderismo. Quizás se consiga que se laven invitándoles a que lo hagan un martes, a las seis de la tarde, después de haber echado en el baño, por ejemplo, una ramita de olivo.

En el hombre de mar encontraréis el extremo opuesto. Encontraréis la sonrisa para todo lo mágico, para todo lo complicado y esotérico y la admiración, en cambio, para todo lo claro y racional. En una ciudad marítima hay en la Catedral una alta puerta claveteada, a la que la gente marinera llama la "puerta de los sabañones". El visitante pregunta por qué la llaman así, y el hombre de mar responde:

—Es que al que pasa por debajo de ella se le curan los sabañones.

El que oye esto cree que se trata de una superstición, pero se trata, en realidad, de una ironía, porque el hombre de mar añade luego:

—Claro, como esa puerta no se abre más que el día de Corpus, y el Corpus es en junio...

Es lo mismo que el consejo de aquel patrón de la lancha al señorito que iba en las angustias del mareo.

—Conozco yo para el mareo un remedio infalible.

—¿Cuál?

—La sombra de un pino.

Los hombres de la mar son los volterianos de toda la mitología y toda la superstición popular.

Nombres de lanchas

Es bello, como buscar en el pradillo, entre la alfalfa, el trébol de cuatro hojas, buscar entre el silencio y el hermetismo del pescador el temblorcillo oculto de su ternura humana. Por cien coplas y villancicos de pastores, encontraréis una de marineros. La poesía del mar ha sido muchas más veces épica que lírica. Muchas más veces del tono de Tomás Morales que del tono de Martín Códax.

Y es que el mar tiene como la ambición de ser el confidente único de sus gentes, e impone, sobre sus sentimientos, silencios y pudores. Las válvulas de escape del lirismo marinero suelen ser escasas y sobrias. Todo lo más, alguna vez, el pescador se permite, en un rato de quietud, urdir un collar de almejillas y caracoles verdes, «para la niña», o un marco de conchas de la playa, para el retrato de "la difunta"... Y luego, los nombres de las lanchas. Ahí sí suele permtiirse el patrón un leve desahogo lírico. Las barcas suelen tener nombres de mujeres: novias, esposas, hijas. Esto, a veces, tiene en su sobriedad un encanto interno, superior al de un largo poema. Son como una confidencia breve y escueta lanzada a la soledad amiga del mar; son como su recuerdo paseado por horizontes y lejanías: un cable fino e invisible que nunca se desamarra del todo de la costa. Recuerdo la impresión que me hizo, desde un muelle, en un día de agrio temporal, ver la llegada de una lancha velera que entraba de "arribada forzosa". Crujía el palo, y las tablas del casco se quejaban casi humanamente. En la cubierta venía, hecha una piña, la escasa tripulación, cubierta, como barricas, con húmedos capotes de hule negro. Todo era virilidad sin alardes y fuerza silenciosa. La lancha se afanaba por ganar el muelle con un cabeceo ansioso y jadeante de perro fatigado. Y entre cada «sí» del cabeceo, entrando y saliendo rítmicamente en la espuma, aparecía la línea de flotación pintada de color de sangre de toro, y encima, con letrucas desiguales de pintura negra, una y otra vez, con insistencia de obsesión apasionada: "Niña María Manuela"... "Niña María Manuela"... Parecía que todo aquel esfuerzo de los hombres y la lancha se hacía no más que por llevar a la orilla, salvado entre los brazos robustos, aquel nombre frágil y bonito.

Marineros

El marinero es ya otra cosa... ¿Por qué el marinero, añil, azul y blanco sobre el tablero de los mares, nos produce, siendo tan viril y duro su oficio, una impresión de cosa fina y ligera? Ante él caemos en la tentación del diminutivo. No decimos "el pescadorote", ni "el pilotito", pero nos sentimos en seguida inclinados a decir "el marinerito". Y su traje ligero, suelto, cómodo, escotado, con peto azul, ha sido invenciblemente aplicado a los niños menores de trece años, e irremisiblemente estilizado por los modistos de revistas para coros femeninos, que luego cantarán una barcarola con la gorrilla mínima caída sobre la ceja depilada. ¿Por qué?

No es fácil averiguar la última razón de esta aparente inconsecuencia; pero algo debe influir en ello la común finura espiritual del marinero, que es como el aristócrata intelectual del proletariado. Al lado del campesino y del obrero fabril, el marinero es la ironía, la sabiduría clásica, la civilización cosmopolita. El campesino no sabe nada; el obrero de ciudad sabe demasiadas cosas confusas y mal digeridas; el marinero sabe cosas claras y elementales, aprendidas sin intermediarios pedantes ni apóstoles envenenadores; por la directa visión de sus ojos. No sabe, como el obrero triste de nuestro sindicalismo, de Marx, de Rusia, de la cotización obligatoria; sabe del Bósforo, de Atenas, de la estatua de "la Libertad iluminando al mundo", de la bahía de Río Janeiro «de noche» con el alumbrado de la ciudad reflejándose en el agua.

Muchas veces no acabamos de darnos cuenta de que el marinero ha visto ordinariamente mucho más mundo que nosotros, y no acabamos de estar preparados para sus ocurrencias y alusiones. Recuerdo haber contado hace tiempo en estas mismas páginas mi asombro y el de mis acompañantes ante una inesperada "salida" de un marinero en una visita que hicimos a la isla de Sancti Petri, cerca de Cádiz. Esta isla es un peñasco solitario, donde hoy hay un faro, y donde, según la tradición, estuvo el famoso templo de Hércules, en la remota antigüedad. Fuimos, en cierta ocasión, un grupo de amigos para enseñar la isla a nuestro glorioso paisano Manuel Falla, al que interesaba conocer la legendaria isla como documentación para su obra musical «La Atlántida" que traía, y aún trae, entre manos. La isla de Sancti Petri no tiene muelle. Para llegar a ella es preciso, pues, embarrancar el bote en la arena, adonde acude a recoger a hombros a los visitantes para transportarlos, con el agua a la rodilla, el marinero que está de servicio en el faro. Efectivamente, así lo hicimos aquel día. El marinero nos fué tomando a todos, y como un San Cristobalón nos fué trasladando a tierra firme. Pero al llegar a Falla, éste, temeroso y perplejo, preguntó al marinero:

—¿Podrá usted conmigo?

A lo cual el marinero, sonriendo magníficamente y haciendo una leve inclinación, contestó:

Con Wágner podría, no sé si podré con usted.

Ningún otro oficio ni profesión produce la flexibilidad espiritual suficiente para decir este madrigal conciso, rápido y perfecto... Pero es que aquel marinero había estado en Buenos Aires, en Habana, en Nueva York. Y las impresiones y las adquisiciones mentales de todos estos viajes las había rumiado y asentado en su espíritu, en la muda y solitaria contemplación del océano, sin la interposición catastrófica de ningún artículo de fondo de Marcelino Domingo.

Un capitán

Este tenía la barba tan blanca y corrida sobre el rostro moreno, que parecía siempre que se hubiera dado jabón para afeitarse. No se le podía concebir más que de uniforme, con las presillas del cuello desabrochadas, porque "había engordado". ¿Cuándo engordó? No se sabe; pero debió de ser hace muchísimos años, pues todos, incluso los más viejos le habían oído siempre esa misma invariable y lacónica lamentación. Probablemente lloraba eternamente la línea enjuta y elegante, de cuyo recuerdo aun no se consolaba, quedaron como restos, en la playa de su camarote, dos o tres retratos amarillos como hojas secas: una japonesa, una tiple del Metropolitán de Nueva York y una señorita cubana. De tarde en tarde el capitán pasaba sus ojos sobre estas efigies, cuya belleza había que descifrar entre sus cómicas indumentas pasadas de moda, y sonreía. Como homenaje funeral y de luto por aquella esbelta línea de sus viejas conquistas, el capitán no volvió a abrocharse nunca las presillas de su cuello.

Nunca hubo autocracia comparable a la de un capitán en el interior de un buque en alta mar. Ni Felipe II, ni Porfirio Díaz, ni Julio César reunieron en su mano tal cantidad de magistraturas y de poderes civiles y espirituales. El capitán en su barco tiene algo de todo: algo de juez, algo de notario, algo de prior de convento, algo de cura párroco. La democracia es posible en la tierra firme, porque, como el juego se desarrolla entre millares y millares de personas, cabe la trampa y el engaño, que la desvirtúan. Pero en la pequeñez de un barco, entre un centenar de personas que se ven todos los días y viven frente a frente a la luz del sol, la farsa no es posible. Hay que obrar con franqueza... Por eso es el capitán el que dispone inapelablemente el rumbo

de cada hora y el "menú" de cada día.

Aquel capitán que digo tenía todos los signos psicológicos de la autoridad, cuando cerraba sobre su nariz sus cejas grises y peludas, parecía que cerraba un cortacircuito eléctrico: todo el barco se conmovía como con una sacudida unánime. Así el "Olympo, según Homero, cuando Júpiter movía bruscamente su cabellera perfumada de ambrosía.

Y era curioso y casi cómico el contraste de aquellos gestos autoritarios con la minuciosidad de asuntos y detalles en los que, forzosamente, aquella autoridad potente se diluía. Porque el capitán de un buque mercante es una enciclopedia, que por una punta toca en el héroe y por la otra en el ama de casa. La misma voz que dice: «¡avante, a toda máquina!" desde el teléfono de mando, ordena cinco minutos después: "Mañana, fundas limpias en todas las almohadas". Este capitán de la barba blanca se ufanaba de haber hecho en su vida dos cosas mejor que nadie: una, entrar una noche, cuando la gran guerra, con las luces apagadas, en la ría de Marín; y otra, los cócteles de ginebra y limón.

Aquel capitán jubilado...

Porque ocurre que todos los oficios y profesiones tienen como una periferia de conocimientos suplementarios a los que la práctica obliga luego, por fuera del saber técnico y profesional. El cura párroco, después de estudiar Teología y Moral, ha de saber unos cuantos chascarrillos para aderezar la plática de sus feligreses aldeanos; el abogado, después de conocer las leyes, tendrá que acabar conociendo, para contestar a sus clientes, las triquiñuelas de los negocios y los intringulis de la vida conyugal; el marino, después de estudiar en la Escuela de Náutica, Geometría Analítica, tiene que estudiar recetas de cocina...

Yo conocí, ya jubilado, a un viejo capitán famoso que había estado en Cavite y había atravesado el Atlántico más de treinta veces. Había sido jubilado en él todo lo que tenía de "lobo de mar", pero le quedaba, en irónico contraste, todo lo que tenía de "ama de llaves", que en la estrechez de su casa, echando de menos las amplitudes del viejo trasatlántico, se daba ahora de cabezadas contra los muros y se deshacía en manías e impertinencias. Yo fuí a visitarlo una vez con la devoción con que fuera a visitar a Palimero, esperando de sus labios recias historias de guerras y huracanes, y me lo encontré en "pyjama", sobre una silla, gruñendo y arreglando el calentador del baño, que se había descompuesto. Era lo que le quedaba de su oficio. Yo decidí no volver más para conservar la leyenda.

Esto que le envío, señor director, no es apenas nada. Ecos sueltos, rasgos desencajados de los hombres y las cosas del mar. Queda todo lo esencial por decir. Pero eso pertenece ya al gran secreto, a la gran confidencia, que hay que ir a buscar dentro de la soledad infinita del mar. La última verdad de estos hombres morenos, silenciosos y taciturnos, no la saben más que las olas y la Virgen del Carmen.

José María PEMAN

CONTRA EL DOLOR

LA ESPECIALIDAD NACIONAL

CEREBRINO MANDRI

Nunca periudica

COLA DRAGON

Pintura en polvo, en blanco y veintiún colores, que, mezclado con agua fría, permite obtener una pintura al temple, en el momento, de admirable resultado. Con un kilo se pinta una habitación de dos camas. Uselo y se convencerá. No lo admita más que en paquetes precintados, pues malos comerciantes, que no lo tienen, recomiendan otros productos que no son. COLA DRAGON ni sus resultados pueden compararse. Precio del paquete de kilo, 1,50. Venta: en droguería Juan de la Serna, Santa Isabel, 18. Droguería Sotorrio. Serrano, 88. Alfredo Aleix, Prado, 15. Droguerías y Productos Dragón. GIJON.

Después de un trabajo intenso, comed

PASAS DE MALAGA

GARCIA MUSTIELES

ORNAMENTOS DE IGLESIA

Mayor, 11, antes 21. Tel. 25417.

Previene y cura el ganado Lanar, Cabrío, Vacuno y Cerda del Bazo, Basquilla y demas infecciones. Antonio M. Pescador. Almonacid la Sierra (Zaragoza). Prov. Ación. Gral. Ganaderos, Madrid. Venta Fcias. y Dgas.

Fábricas camas doradas

Valverde, 1 cpdo. Portada Roja. Riego, 13. Sucursal Valladolid: Miguel Iscar, 5 Salamanca: San Justo, 14.

CANAS

Unico articulo que sin TEÑIR hace desaparecer las CANAS. 5,25 pesetas frasco. Premiado en la Exposición de Higiene. Venta al por mayor: Calle Muñoz Torrero, número 4, Madrid, y en todos los almacenes.

†

SEGUNDO ANIVERSARIO

LA SEÑORITA

JESUSA PASCUAL VILLANUEVA

Falleció el día 22 de julio de 1933

Habiendo recibido los Santos Sacramentos y la bendición de S. S.

R. I. P.

Su director espiritual, reverendo padre Leocadio Lorenzo, C. M. F.; sus hermanos, don Francisco y doña Pilar; su hermana política, doña María Ramos; sobrinos, sobrinos políticos, primos y demás parientes

RUEGAN a sus amigos se sirvan encomendarla a Dios Nuestro Señor.

Se aplicarán en sufragio de su alma todas las misas que se celebren el día 22 del corriente en la iglesia del Santísimo Cristo de la Salud (Ayala, 12), la de la capilla del cementerio de la Sacramental de San Isidro y las de siete y media a nueve en las Celadoras del Culto Eucarístico (Blanca de Navarra).

También se celebrarán misas en Cercedilla, Valdevanes, Valtiendas, Valdevacas de Montojo y Valfermoso de las Monjas.

Hay concedidas indulgencias por varios señores Prelados en la forma acostumbrada.

(A. 7)

Oficinas de Publicidad, R. CORTES.—Valverde, 3, 1.—Teléfono 10903.

La vida en Madrid

Homenaje al director de Enseñanza Técnica

La Asociación de Ingenieros de Montes ha tributado un homenaje de gratitud a don Mariano Merediz, director general de Enseñanza Técnica, por sus gestiones en favor de la construcción de un edificio con destino a Escuela de Ingenieros de Montes.

El acto se celebró en el Instituto de Ingenieros Civiles de España a presencia de los representantes más caracterizados del Cuerpo de Ingenieros de Montes, y consistió en la entrega al señor Merediz de una bandeja de plata conmemorativa de aquella gratitud.

Entre los señores Pérez-Urruti, presidente de dicha Asociación, y el señor Merediz, se cambiaron frases de gran cordialidad.

Banda Municipal

Esta noche, a las diez y media, la Banda Municipal de Madrid interpretará el siguiente programa: «Quinta Sinfonía» (en do menor), Beethoven; «La Dolores», pasacalle, Bretón; «Danzas Españolas", a) Oriental, b) Andaluza, c) Rondalla, Granados; «Luisa Fernanda», fantasía, M. Torroba.

Para hoy

Añaquillos d'a Terra (Viveros de la Villa).—La festividad del Día de Galicia.

Casa de Socorro.—5 t., inauguración de la "Kermesse" a beneficio de los pobres del distrito.

Federación de Empleados del Ayuntamiento (Santa Clara, 4).—9,30 m., continuación de la Asamblea extraordinaria.

Otras notas

Una casa sin agua.—Los vecinos de la casa número 96 de la calle de Francisco Silvela nos comunican que carecen totalmente de agua desde hace cuatro días, después de otros cuatro en que una avería no la dejaba pasar del primero. La fuente más próxima está a 200 metros de un solar ardoroso, que hay que atravesar para abastecerse de agua para todas las necesidades de la casa.

Por nuestro conducto ruegan a las autoridades municipales procuren con toda rapidez poner remedio a tal estado de cosas.

Automovilistas: Comidas fiambres, variadísimas, libro "Las Tres Cocinas".

Bastones planos "ROLL"

Cortinas suspendidas con poleas invisibles. Cincuenta modelos. FERRETERIA LAMBERTO. Atocha, 41.

CASA CODES

Neumáticos, accesorios. Los mayores descuentos. CARRANZA, 20.

VERANEANTES

Hotel Elías, Sigüenza. Todo confort. Razón: Hotel Central. Madrid.

CINEMATOGRAFOS Y TEATROS

En favor del maestro Tena

La Junta directiva de la Asociación de Escritores y Artistas, acordó en su última reunión, gestionar cerca del ministro de Estado, señor Rocha, la repatriación del maestro Tena, que, según noticias llegadas a España, se encuentra en Colombia en angustiosa situación.

Visitado el ministro, éste cablegrafió inmediatamente a nuestro representante en Bogotá para que buscaran y repatriaran, si así eran sus deseos, al maestro Tena y a su familia.

GACETILLAS TEATRALES

Morena clara en Rialto

No deje usted de ver el mayor éxito de la Compañía Martí-Pierrá (genial creación de Amparito Martí). Precios corrientes.

Populares en el teatro Victoria

"La mujer que se vendió" y "La Papirusa" (dos creaciones Heredia-Asquerino). Tres pesetas butaca.

Reaparición de Carmen Flores

Hoy noche, única actuación, con motivo de la despedida de Pastora Imperio y de todo el programa, en el **FUENCARRAL.**

Morena clara en Rialto

No deje usted de ver todas las noches el mayor éxito de la Compañía Martí-Pirrá. Tardes, reposición de **"Los hijos de la noche"**, grandioso éxito cómico.

Cartelera de espectáculos

PARA HOY

TEATROS

ALKAZAR.—(Despedida de la compañía de Casimiro Ortas.) 7 (3 pesetas butaca). 11 (2 pesetas butaca): "Más bueno que el pan".

CHUECA.—(Compañía lírica Pedro Barreto.) 6,45 y 10,45: "La del manojo de rosas" (por Felisa Herrero y Manuel Llamas). Butaca, 1,50.

FUENCARRAL.—6,45, 10,45: Despedida de Pastora Imperio, Balder y de todo el programa. Noche: Gran festival con la reaparición de Carmen Flores. Unica actuación.

IDEAL.—(Compañía Sagi-Vela.) 4,30: "Katiuska", 6,45: "Maruxa". 10,45: "Luisa Fernanda". (Exito clamoroso.)

RIALTO. — (Teléf. 21370. Compañía Martí-Pierrá.) 6,45 y 10,45: "Morena clara". Precios corrientes.

PARDIÑAS. — (Compañía de zarzuela Selica Pérez Carpio.) 6 tarde: "La marcha de Cádiz". (Butaca, 0,75; general, 0,30.) 7,15: "El santo de la Isidra" y "La revoltosa". (Butaca, 1 peseta; general, 0,50). 10,45: "La reina mora" y "La verbena de la Paloma". (Butaca, 1 peseta; general, 0,30.)

SALON DEL CINEMA EUROPA.—5 y 7: "¡Soy un sinvergüenza!". 10,45: "Juan José". (14-12-34.)

TEATRO DE VERANO IRIS.—(Avenida Dato, 30. Teléfono 24993.) A las 6,15: "La gente seria". 7,15: "El cabo primero". 8,15: "Los de Aragón". 10,30: "Katiuska". Reprise de "El puñao de rosas".

VICTORIA. — (Tel. 13458.) Excelente temperatura; techo desmontable. 4,30 (3 pesetas butaca): "La mujer que se vendió"; 7 (4 pesetas butaca), y 11 (3 pesetas butaca): "La Papirusa" (gran creación Heredia-Asquerino).

PLAYA DE MADRID.—Combata el calor pasándose el día en la Playa. Gran restaurante. Tés, 3 pesetas; almuerzos, 8; comidas, 10. Autobuses: Dato, 22.

VISITAD Exposición permanente de la construcción, Carrera San Jerónimo, 32. Entrada gratis.

CINES

ACTUALIDADES. — (Refrigerado.) 11 mañana a 1,30 madrugada, continua; butaca, 1,50. Pompeya (documental). Revista femenina. "Wupp en Africa (marionetas). Infinitos (documental nacional; en español). Noticiarios con la vuelta ciclista a Francia. Lunes, dos tarde, nuevo programa.

AVENIDA.—4,15, 6,45 y 10,45: "¿Y ahora qué?" (Margaret Sullavan y Douglass Montgomery, en la más afamada realización del genial director Frank Borzage).

BARCELO. — 6,45 (salón), ventilación perfecta. Temperatura ideal; 10,45 (gran terraza): "El noveno huésped" (intriga, misterio, emoción).

BEATRIZ.—(Tel. 53108.) 4,30 (infantil): "Cinemanía" (Harold Lloyd); 6,45: "Canción de cuna"; 10,30 (precio único, una peseta): "Canción de cuna" (de Martínez Sierra; último día).

BELLAS ARTES.—(Continua de 11 mañana a 1 madrugada): "Casa de locos" (dibujos). Noticiario Fox: Fiesta de los gremios Moros. Vuelta ciclista a Francia. Combate Schmelin-Uzcudun.

CAPITOL.—(Tel. 22229.) 4, 6,45 y 10,45: Segunda semana de Laurel y Hardy en "La estropeada vida de Oliverio VIII" ("film" Metro Goldwyn Mayer). (14-7-35.)

CARRETAS.—Continua, 1,50. "León envejecido" (dibujo). Río Janeiro (documental en español). Actualidades Paramount número 45. "No dejes la puerta abierta" (en español). Lunes cambio de programa.

CINE GENOVA.—(Tel. 34373.) 4,30: "Héroes de tachuela"; 6,30 y 10,30 (programa extraordinario "Metro"): "Héroes de tachuela (la insuperada creación de Laurel y Hardy) y "Alma libre" (Clark Gable y Norma Shearer).

CINE MADRID.—6,45 y 10,45: "Canción de primavera" y "Mujeres olvidadas".

CINE DE LA OPERA.—(Tel. 14836.) 4,45, 6,45 y 10,45: "El rey del jazz" (gran éxito). Lunes, 6,45 y 10,45: "Déjame quererte". (20-3-35.)

CINE DE LA PRENSA. — (Teléfono 19900.) 4,45, 6,45 y 10,45, "El crucero "Emden".

Lunes: 6,45 y 10,45, "La princesa de la Czarda". (11-11-34.)

CINE VELUSSIA.—(Refrigerado. Temperatura de la sala, 20°.) Sesión continua. "Un yanqui en la corte del rey Arturo" (por Myrma Loy y Wills Rogers. Butaca, 1,50.)

CINE ARGUELLES.—(Teléfono 35155.) 4,45, 6,45 y 10,45, "Fruta verde". Lunes: 6,45 y 10,45, "Caballero de capa y espada". (19-2-35.)

CINEMA CHAMBERI.—(Precios de verano.) A las 4,30 (niños, 0,50 y 0,75), "Caballeros rústicos" (por Slim Summerville). A las 7 y 10,45, "Caballeros rústicos" (por Slim Summerville), Cambio de programa lunes, miércoles y viernes.

FIGARO.—(Refrigerado. Tel. 23741.) 6,45 y 10,45, "Romance universitario" y "El brindis de la muerte".

JARDIN DE PROYECCIONES.—8,15, sillas, 0,60; butacas, 0,80; 10,50, sillas, 1; butacas, 1,50, "El arrabal", con Wallace Beery- Jackie Cooper y George Raft. Lunes: "¡¡¡Ojo, solteros!!!", Rosita Moreno, Valentín Parera. Jueves, "La familia lo desea", por Renata Muller. (27-11-34.)

MADRID-PARIS.—(Refrigerado, único en España con proyección gigante. Continua desde 11 mañana.) "Os presento mi esposa", "Sylvia Sidney". Lunes, estreno, Campeones Olímpicos, por Ida Lupine (un "film" Paramount).

METROPOLITANO.—4,15, 6,45 y 10,45: "La ciudad de cartón", por Catalina Bárcena.

PALACIO DE LA MUSICA.—(Teléfono 16209.) 4,45, 6,45 y 10,45: "Valses de Viena" (grandioso éxito). Lunes: 6,45 y 10,45: "Si yo fuera el amo" (estreno).

PANORAMA.—Continua de 11 mañana a una madrugada; butaca, 1,50. Revista Paramount número 45. Cargamento semisalvaje. Atletismo. "Pobre Cenicienta" (dibujo en colores) y "Amor trepador". Lunes, dos tarde, nuevo programa.

PLEYEL CINEMA. — (Refrigerado.) Continua desde las 4,15: "El encanto de una noche" (Kate de Nagy) y "El gato y el violín" (Jeannette Mac-Donald y Ramón Novarro). Butaca, 1,50. Lunes: "Piernas de perfil" y "Espías en acción". Butaca, una peseta. (30-11-33.)

PROGRESO.—4,15, 6,45 y 10,45: "Qué calamidad" y "Una avería en la línea".

PROYECCIONES. — (Salón.) 4,45, 6,50 y 10,50: "La hermana San Sulpicio", con Imperio Argentina y Miguel Ligero. Lunes, precio único, una peseta. 6,50 y 10,50: Laurel-Hardy en "Compañeros de juerga". Jueves: "Tarzán y su compañera", Jhon Weissmuller y Maureen Sullivan. (2-10-34.)

ROYALTY.—(Teléfono 34458.) 4,30, 6,45 y 10,45: "Compañeros de juerga" (Laurel-Hardy y Charley Chasse; enorme éxito).

SAN CARLOS.—Refrigerado, temperatura fresca y suave, clima de montañas. A las 4,30, 6,45 y 10,45: "Tratado secreto", misterioso "film" de intriga y emoción.

SAN MIGUEL.—10,45 (terraza): "María Galante".

TIVOLI.—A las 4,30, 6,45 (salón), 10,45 (terraza), precios corrientes: "El hijo de Kong" (terroríficas y emocionantes aventuras del sucesor de King Kong).

PARA MAÑANA

TEATROS

CHUECA.—(Compañía lírica Pedro Barreto.) 6,45 y 10,45: "La del manojo de rosas" (por Felisa Herrero y Manuel Llamas). Butaca, 1,50. (14-11-34.)

IDEAL.—(Compañía Sagi-Vela.) 6,45: "Luisa Fernanda". 10,45: "Katiuska". (Grandioso éxito de esta compañía). Butacas, 3 y 2 pesetas. (12-5-32.)

RIALTO. — (Teléf. 21370. Compañía Martí-Pierrá.) 6,45: "Los hijos de la noche" (grandioso éxito cómico). 10,45: "Morena clara". Butaca, 2 pesetas; principal, 1.

PARDIÑAS.—(Compañía de zarzuela Selica Pérez Carpio.) 7 tarde: "La verbena de la Paloma". (Butaca, 0,75; general, 0,30.) 8,15: "El santo de la Isidra". (Butaca, 0,75; general, 0,30.) 10,45: "La marcha de Cádiz" y "La revoltosa". (Butaca, 1 peseta; general, 0,50.)

TEATRO DE VERANO IRIS.—(Avenida Dato, 30. Teléfono 24993.) A las 7: "La gente seria". 8,15: "El cabo primero". 10,45: "El puñao de rosas" y "Los de Aragón".

VICTORIA. — (Tel. 13458.) Excelente temperatura; techo desmontable. 7 y 11: "La Papirusa" (el éxito del año. Tres pesetas butaca). (2-1-35.)

CINES

AVENIDA.—6,45 y 10,45 (estreno): "La sombra misteriosa". Butaca, 1,50.

BARCELO. — 6,45 (salón refrigerado), 10,45 (gran terraza): "Oro en la montaña". (3-7-35.)

BELLAS ARTES.—(Continua de 5 a 1.) Estrenos: "Pimpollitos" (dibujos). Encrucijada del mundo. Noticiario Fox: Tercera vuelta al lago de la Casa Campo. Charros Mejicanos en Tetuán. Vuelta ciclista a Francia, etc.

CINE GENOVA.—(Tel. 34373.) 6,30 y 10,30 (programa extraordinario "Metro". Butacas y sillones, una peseta): "El amante improvisado (Buster Keaton) y "Susana Lenox" (Greta Garbo y Clark Gable). (4-4-33.)

CINE VELUSSIA.—(Refrigerado. Temperatura de la sala 20°.) Sesión continua, "El adivino" (por William Warren y Constante Cummins). Butaca, una peseta.

CINEMA CHAMBERI.—(Precios de verano.) A las 7 y 10,45, "Marinero en tierra" (por Telma Thodd). Cambio de programa, lunes, miércoles y viernes. (24-10-34.)

FIGARO.—(Refrigerado. Tel. 23741.) 6,45 y 10,45, "El delirio de los trópicos" (Jack Holt) y Sobre las nubes" emocionante "film").

METROPOLITANO. — 6,45 y 10,45: "Tax" y "Condenado a muerte".

PROGRESO. — 6,45 y 10,45: "¿Quién mató al doctor Crosby?" (Lunes y viernes, cambio de programa.) Butaca, una peseta. (30-4-35.)

ROYALTY. — (Teléfono 34458.) 6,45 y 10,45, grandioso programa: "A mí me gusta así" y "El potro indomable". Todas las localidades, una peseta. (11-6-35.)

SAN CARLOS.—Muy fresco, refrigeración moderna. A las 6,45 y 10,45: "Sucedió una noche", por Claudette Colbert y Clark Gable. Premio internacional de Cinematografía. (30-10-34.)

SAN MIGUEL.—10,45 (terraza): "Hembra". (29-5-35.)

TIVOLI.—A las 6,45 (salón; butacas, una peseta), a las 10,45 (terraza): "El ídolo de las mujeres", con Max Baer, Primo Carnera, Jack Dempsey y Myrna Loy.

* * *

(El anuncio de los espectáculos no supone aprobación ni recomendación. La fecha entre paréntesis al pie de cada cartelera corresponde a la de la publicación en EL DEBATE de la crítica de la obra.)

A SANTANDER

Autocar "pullman", dos veces por semana. CASA DE LA MONTAÑA. Plaza de Canalejas, número 6. Teléfono 12009.

OPOSICIONES Y CONCURSOS

Oposiciones al Consejo de Estado.—Por un decreto de la Presidencia del Consejo de ministros se ha autorizado al presidente del Consejo de Estado a que convoque oposiciones para proveer tres plazas vacantes en el Cuerpo de Oficiales Letrados del alto Cuerpo y tres más de supernumerarios sin sueldo.

Según parece, la convocatoria no se hará esperar y un día de estos se publicarán en la "Gaceta" los programas, con el propósito de admitir inscripciones cuando el Consejo reanude su actitvidad, el 15 de septiembre, aun cuando los ejercicios tal vez no den comienzo hasta pasadas las vacaciones de Navidad.

Sanidad Militar. Veterinarios.—Aprobados: 24, Manuel Villalba Galindo 28; 28, Francisco García Olivares, 25; 30, Vicente Ruiz Arenas, 28; 31, Luis Montero Rico, 28; 37, Adrián Bueno Gutiérrez, 28; 38, Vicente Acuña Rey, 25; 41, Sumencio Sánchez, 25; 44, Antonio García de Vinuesa, 27; 46, Elías Alvarez, 26; 48, Antonio González Vaquero, 25 puntos.

Secretarios de Ayuntamientos de segunda categoría.—Aprobados: 5.305, don Clemente Mueda Muñoz, 11,25 puntos; 5.311, don José María Múgica y Urquiola, 11,20; 5.315, don Bartolomé Muñoz Bestard, 11,30; 5.317, don Pedro Muntaner Palou, 11,15; 5.321, don Ramón Muñiz Sánchez, 11,40; 5.322, don Santiago Muñoz Amores, 12,50; 5.332, don Santiago Muñoz Garijo, 11,50; 5.338, don Luis Muñoz López, 11,30; 5.353, don Eugenio Muñoz Ramírez, 11.

Para hoy, a las nueve de la mañana, están convocados del 5.354 al final de la lista.

Crónica de sociedad

En la parroquia de San José se ha celebrado la boda de la bella señorita Josefina Maldonado y Ladrón de Guevara, con su primo don Fernando Pignatelli Maldonado.

Apadrinaron a los contrayentes la hermana del novio, señorita Soledad Pignatelli y el padre de la novia, don Santiago Maldonado y del Forcallo.

Como testigos actuaron: por ella, sus hermanos don Santiago y don Pedro José, y sus primos don Lisardo Villarejo de Frías y don Valentín Pinuaga, y por el novio, don Joaquín Maldonado del Forcallo, gentilhombre y caballero de Calatrava, y don Carlos Maldonado, tíos de los contrayentes, y don Javier Maldonado y don Urbano Recuero, primos de los novios.

Los novios salieron en viaje de bodas para el extranjero.

=En la iglesia de la Concepción se ha celebrado el bautizo de la hija recién nacida de los señores de López del Hierro (Don Fernando), ella, de soltera, María Teresa Romá Jover.

A la pequeña, que hace el número dos, se le impuso el nombre de María del Mar, y fueron padrinos don Enrique Stuyck y doña María Marín de López del Hierro.

=En la iglesia del antiguo monasterio cisterciense de Religiosas Bernardas de Santa María de Carrizo, impuso el señor Obispo de Astorga el sacramento de la Confirmación a la encantadora niña María Luz Regueral y Argüelles, hija de la joven viuda del primogénito de los marqueses de aquel título, los cuales están pasando con su familia una parte del verano, como lo hacen todos los años, entre los colonos de las fincas que poseen en la ribera del Orbigo.

Santa Magdalena

Mañana lunes celebran su día:

Marquesas de Alhendín de la Vega de Granada, Casinas y San Adrián.

Condesas de Asmir, Liniers y Valdecañas.

Baronesa viuda de Pinopar.

Señoras Guardiola de Van Moock (don Alfonso), Muguiro de Muñoz (don Julio), Villalonga de Conrado (don José María), Romero de Kindelán (don Ultano), González Luna de Gálvez-Cañero (don Augusto), Muñoz-Cobo de Pallarés (don Luis), Parrella de Gutiérrez de Agüera (don Adolfo).

Señoritas de Pallarés y Muñoz-Cobo, Muguiro y Liniers (Liniers), Cuervo-Arango y Cienfuegos-Jovellanos, Echevarría y Arteche (Villagodio).

Necrológica

Mañana lunes se cumple el segundo aniversario de la muerte de la señorita Jesusa Pascual Villanueva, y por su alma se dirán misas en el Cristo de la Salud, en la capilla de la Sacramental de San Isidro, en las Celadoras del Culto Eucarístico y en Cercedilla, Valdevanes, Valtiendas, Valdevacas de Montojo y Valfermoso de las Monjas.

Parece resuelta la crisis de la Diputación

Salazar Alonso y varios gestores del Ayuntamiento se harán cargo de ella

Cuando se cierren las Cortes buscará el Gobierno la solución definitiva

Son falsos los rumores sobre la contaminación de las aguas de Madrid

Va a darse una solución transitoria, pero inmediata, a la crisis de la Diputación de Madrid, pues el estancamiento de los asuntos es ya grave. El señor Salazar Alonso se hará cargo de las dos presidencias, y varios gestores del Municipio le ayudarán a resolver los asuntos de la Diputación. Esta Comisión de gestores se limitará, según parece, a resolver los asuntos de trámite y a controlar los ordenamientos de pago.

Pasadas unas semanas, y cuando la política haya entrado en su período de calma, los señores Lerroux y Gil Robles estudiarán a fondo el asunto de la Diputación y otros que están con él relacionados.

No están contaminadas las aguas

El Ayuntamiento se apresura a desmentir por nuestro conducto los rumores circulados de que las aguas de Madrid están contaminadas. El laboratorio municipal vigila y analiza diariamente distintas muestras de aguas y no halla en ellas contaminación alguna. Las secciones de Bacteriología y Química extreman sus observaciones en los días de calor.

El reconocimiento es tan escrupuloso, que cuando hay algún motivo para ello se ordena la clausura de las fuentes, sin trámite alguno. Esto ha ocurrido esta temporada con las fuentes llamadas «Torrecilla» y «Batán», de la Casa de Campo.

Las caretas contra gases de los bomberos

El gestor delegado de Incendios afirma que, contra lo que se ha dicho, las caretas protectoras de humos y gases tóxicos empleadas por los bomberos reúnen las garantías técnicas y prácticas exigidas en todos los países del mundo, y no hay razón para achacar a deficiencias de instrumental la muerte de un bombero en el reciente incendio de la calle de Fuencarral. Sin embargo, y para demostrarlo, solicita que compruebe esto una comisión, constituida por los dos primeros jefes de ese servicio, el director de la fábrica de productos químicos de «La Marañosa», técnicos de los laboratorios del Ejército y el comandante médico director de la Escuela de protección contra gases de la Cruz Roja.

Lo que dice la Prensa de Madrid

(20 de julio de 1935)

Mosaico de comentarios. Cada uno de los periódicos matutinos dedica el suyo a un tema distinto.

"A B C" habla del proyecto de ley Electoral. "Tal como se presenta, no es fácil que prospere; casi puede asegurarse que de antemano está rechazado, por cuanto tiene de híbrido, en el designio más razonable, de establecer dos clases de elección, con lo que de rechazo se establece, asimismo, dos clases de electores: los mayoritarios y los proporcionalistas. Habrá que unificar el sistema, y creemos que es lo preferible inclinarse a la proporcional, si no de un modo íntegro, para lo cual no está preparada España, a lo menos en la condicionalidad del cupo.

Sea cual sea la fórmula a que se llegue, la condición imprescindible es que se exija una cifra mínima para triunfar. Así, cada partido, cada lista, se llevará los puestos que en realidad le corresponden."

"El Liberal" arremete contra el proyecto de reforma de la Reforma agraria, y puesto a pedir pide que salgan del Gobierno los ministros agrarios. Nada más que eso.

"La Libertad" necesita para escribir su artículo de fondo olvidar dos cosas: una, que las derechas representadas en el Gobierno no han pensado en retirar el dictamen de acta acusatoria por lo del alijo; otra, que el Gobierno no ha hecho cuestión de Gabinete el resultado de la votación. Y olvidado ya de estos pequeños detalles, se lanza a escribir:

"Pero la maniobra de eludir el trance con la retirada del dictamen no prosperará. La falta de número para obtener la aprobación del acta acusatoria significará una derrota y un reconocimiento de la injusticia cometida con los señores Azaña y Casares Quiroga. La autoridad vigilante del pueblo sabrá sancionar tal innoble y baja conducta de los urdidores de la maniobra indigna. Pero esto no será más que el principio para llegar a la total repudiación de esos elementos antirrepublicanos y antiespañoles, que ni siquiera merecen el nombre de adversarios."

"El Sol" censura el proyecto de militarización de determinados funcionarios municipales.

* * *

La misma variedad de temas que en los periódicos de la mañana se da en los de la noche.

«Informaciones» dice, hablando del proyecto de ley Electoral:

«La proporcionalidad discretamente dosificada no nos parece mal como principio; pero tampoco resulta un inconveniente, sino, al contrario, que la necesidad obligue a la unión a los que están más próximos. Mirando al superior interés del país, serán más claras y menos onerosas las transacciones entre las grandes tendencias unidas, dentro de un Parlamento, que los tratos hechos a base de concesiones a los pequeños grupos, que a veces son, paradójicamente, los que con sus votos decisivos gobiernan.»

El mismo periódico pone este comentario a la conversión de Deuda realizada por el ministro de Hacienda:

«El barómetro financiero ha marcado con precisión matemática el momento oportuno de la conversión de Deuda, y su aguja se ha movido precisamente por la influencia de una sabia y prudente gobernación de todos los factores políticos. En fin de cuentas, sigue siendo axioma la sentencia de Necker, el famoso hacendista francés del segundo Imperio: «Dadme una buena política y os daré unas buenas finanzas.»

«La Nación» declara «que no tiene ni quiere responsabilidad en la obra del Gobierno», que le parece mala. Y aclara:

«Conste, sin embargo, que nosotros no rechazamos, al decir esto, la posibilidad de encontrarnos cualquier día próximo o remoto, forzados a establecer una inteligencia transitoria con los partidos de derecha que gobiernan.»

«El Siglo Futuro» se ocupa de la culpabilidad de los señores Azaña y Casares Quiroga en el alijo de armas.

«Por acción o por omisión, por proteger, el contrabando o negligencia en impedirlo, la culpabilidad de los señores Azaña y Casares es patente.»

«¿Que los radicales no quieren que se haga efectiva? Eso es otra cosa, y allá ellos con su responsabilidad. Como suele decirse, «que los entierren juntos». De eso se encargarán los españoles, que bien claro están viendo el juego, aunque no ven cómo se estrechan las manos debajo de los mandiles.»

Y **«Heraldo»**, refiriéndose al mismo asunto, escribe:

«La premisa indispensable para que una Cámara que actúe como tal, es decir, para que la convivencia sea una realidad, estriba en que la justicia y la serenidad de criterio aparezcan como principios excelsos e inmutables sobre todas las cosas. Lo contrario vale tanto como perder el tiempo, envenenar las pasiones e inutilizar—a veces hasta con mengua del prestigio indispensable—los órganos legislativos del Estado.»

La actualidad política extranjera tiene comentaristas en dos periódicos. **"Ya"** afirma acerca de las manifestaciones que en París intentó el "Frente Popular":

"La nación francesa, que ha defendido su libertad nacional ante las repetidas invasiones de 1792, 1814, 1815, 1870 y 1914, no podía dejarse engañar por el invasor subversivo y marxista. El pueblo francés se dará cuenta en seguida del dilema donde tiene que preferir. Y entre la disciplina nacional y la revolución internacional, su elección y su comportamiento no son dudosos.»

"La Epoca" dice, a propósito de la actitud adoptada por el Gobierno alemán frente a los católicos:

"Esto que ahora ocurre en Alemania no es más que un leve episodio de la contienda que vive Europa, porque todos los partidos, blancos o rojos, se preparan para la lucha final. Claro que no se pretende afirmar con esto que el vencedor vaya a ser dueño del Estado hasta la consumación de los siglos; sin embargo, es indudable que el partido que logre apoderarse del Poder va a imperar durante mucho tiempo. Y con esa política de prudencia que se aconseja y aun se sigue por algunos católicos se da la impresión de que la Religión no es más que un lastre que han impuesto los siglos que carece de vigor para dar sentido a la política."

Sexto domingo después de Pentecostés

El Evangelio contiene la narración sencilla y encantadora de la segunda multiplicación de los panes. Porque hubo dos multiplicaciones de los panes y peces que San Mateo y San Marcos distinguen cuidadosamente. Las circunstancias del milagro, los antecedentes y los consiguientes difieren en absoluto.

No hay posibilidad alguna de confundir ambos acontecimientos. El mismo Salvador alude a ellos, como perfectamente distintos. Esta consideración es de gran importancia doctrinal. Los críticos racionalistas afirman que en el Evangelio se presentan como distintos, acontecimientos realmente idénticos; los «dobles» abundan según ellos en el Evangelio. Y por esta narración veamos claramente que la multiplicación de los panes se repitió durante la predicación del Señor ¿por qué no pudieron repetirse también otros varios acontecimientos? También respecto a la multiplicación de los panes, dicen los incrédulos, que no se hizo sino una sola vez, mejor dicho que en realidad no se hizo ninguna, pero el texto evangélico está tan claro y explícito que no hay más milagro que aceptar como hecho histórico la doble multiplicación de los panes.

En esta segunda multiplicación de los panes, es el mismo Jesús el que toma la iniciativa para el milagro; en la primera la habían tomado los Apóstoles, llamando la atención del Maestro sobre la necesidad de despedir a la muchedumbre. El momento de la segunda multiplicación fué uno de aquellos en que el Corazón divino sintió más vivamente compasión y misericordia hacia los desgraciados. Que si bien la misericordia del Corazón de Jesús se mostraba constantemente, adquirió en ciertos momentos especial intensidad. Uno de esos grandes momentos fué, sin duda, el de la última Cena, como nota San Juan; otro, el de la segunda multiplicación de los panes. Antes de hacer este milagro, había realizado otros muchos en favor de los desgraciados, curando una gran muchedumbre de enfermos. Y no contento con haber derramado tan a manos llenas los tesoros de su misericordia, resolvió multiplicar las provisiones y, antes de hacerlo, pronunció aquellas memorables palabras: «Tengo compasión de la muchedumbre, porque este es ya el tercer día en que permanecen conmigo y no tienen qué comer». ¡Cuán de veras se compadeció Jesús del pueblo y, sobre todo, de la parte más miserable del mismo! Curó a los enfermos, consoló a los afligidos, enseñó a los ignorantes, ayudó, eficazmente, a los que se encontraban en graves peligros, dió de comer a los hambrientos agotando el poder de su Omnipotencia.

¿Quién como El ha sentido las desgracias humanas? ¿En qué corazón han encontrado éstas un eco tan tierno y dulce como en el Corazón divino? Y esa compasión inmensa, esa misericordia inagotable de Jesús, no se ha concluído. ¿Quién sino El es en nuestros días el gran Consolador de los dolores humanos? Los que hoy se encuentran desorientados, afligidos, inquietos, desesperanzados recobran la paz del alma la tranquilidad del corazón al volver sus ojos con ternura a la Cruz del Redentor; ¡Cuántos incrédulos, que habían perdido definitivamente la dicha, la recobraron al volver a la unión con Jesús! Y el Salvador continúa ejerciendo la misericordia no solamente por medio de su gracia, sino también por medio de su Iglesia y de las instituciones eclesiásticas. También hoy cura a los enfermos y da de comer a los hambrientos: lo hace por medio de tantas instituciones de caridad como florecen en la Iglesia.

Epístola y Evangelio

Epístola de San Pablo Apóstol a los Romanos (6, 3-11).—Hermanos: ¿No sabéis que cuantos hemos sido bautizados para Cristo Jesús, en orden a su muerte, hemos sido bautizados para su muerte? (es decir: para morir con su muerte). Hemos sido, pues, sepultados con él por el bautismo para la muerte, a fin de que, así como Cristo resucitó de entre los muertos por la gloria del Padre, así también nosotros caminemos en vida nueva. Porque si, incorporados a él hemos sido semejantes en su muerte, sin duda lo seremos también en su resurrección: si tenemos presente que el viejo hombre de nosotros (lo que teníamos de Adán) fué con él crucificado, para que quede deshecho el cuerpo del pecado, a fin de que, en adelante, no seamos esclavos del pecado. Porque el que ha muerto (por el bautismo), ha sido justificado del pecado. Y si hemos muerto con Cristo, creemos que con él también viviremos sabiendo que Cristo, resucitado de entre los muertos, ya no muere, la muerte ya no le domina. Porque morir, murió por el pecado una sola vez por todos; mas vivir, vive para Dios. Así también nosotros, haceos cuenta de que estáis muertos para el pecado, pero vivos para Dios en Cristo Jesús, Señor nuestro.

Secuencia del Santo Evangelio, según San Marcos (8, 1-9).—En aquel tiempo: Siendo mucha la gente que estaba con Jesús, y no teniendo qué comer, llamó a sus Apóstoles y les dijo: Me da compasión de esta gente, porque ya hace tres días que están conmigo y no tienen qué comer. Y si los despido sin comer a sus casas, van a desfallecer en el camino. Porque algunos de ellos vienen de lejos. Y sus discípulos le replicaron: ¿Y de dónde vamos a sacar en el desierto panes suficientes para saciar a éstos? Preguntóles él: ¿Cuántos panes tenéis? Y dijeron: Siete. Entonces mandó a la gente sentarse sobre el suelo. Y tomando los siete panes, habiendo dado gracias, los partió y fué dando a sus discípulos para que los fuesen sirviendo, y los sirvieron a la gente. Tenían también unos cuantos pececillos; y bendiciéndolos, mandó servirlos. Y comieron y se hartaron y recogieron las sobras de los pedazos, siete espuertas. Y eran los que habían comido como cuatro mil. Y los despidió.

Cultos para hoy y mañana

Adoración Nocturna. — San Marcos, Evangelista. Lunes, San Antonio de Padua.

Ave María.—12, misa, rosario y comida a 40 mujeres pobres, costeada por don Rafael Hurtado y señora. Lunes, a las 12, ídem ídem a 72 mujeres pobres, reglamentaria del tercer domingo de abril.

Cuarenta Horas (Religiosas Carmelitas Maravillas). Lunes, Iglesia de Santa María Magdalena.

Corte de María.—De la Buena Dicha, iglesia de la Buena Dicha, calle de Silva, y San Antonio de la Florida. De la Presentación, iglesia de las Niñas de Leganés.—Lunes. De Valvanera, San Ginés. De la Piedad, San Millán.

S. Iglesia Catedral.—A las 7,30, misa para la Cofradía del Carmen y San José. Ejercicio al oscurecer.

Parroquia de San Antonio de la Florida.—Misas a las 8, 9, 10, 11 y 12. A las 9, comunión general para la Asociación de Hijas de María. Por la tarde, a las 5, exposición menor, estación, rosario, visita a la Santísima Virgen y bendición con el Santísimo.

Parroquia de Nuestra Señora del Carmen.—A las 8, misa rezada; 10,30, misa cantada. A las 6,30 tarde, continúa la novena a Nuestra Señora del Monte Carmelo, predicando el reverendo padre Simón Baría Besalduch.

Parroquia de San Ginés.—Termina la novena a Nuestra Señora del Carmen: 8, misa comunión general; 10,30, la solemne, con panegírico por don Enrique Vázquez Camarasa. Por la tarde, a las 7, después de la novena y solemne reserva, se hará la procesión con la Santísima Virgen, terminando con salve, despedida y adoración del Santo Escapulario.

Parroquia de Nuestra Señora del Pilar.—Cultos mensuales a la Medalla Milagrosa: 8, comunión general y ejercicio; 9,30, misa de los Catecismos; 10, misa cantada; 11, explicación del Santo Evangelio, predicando don Mariano Benedicto; 12, sermón doctrinal, predicando don Jacinto Gil. A las 7 tarde, rosario.

Buena Dicha.—A las 8, misa con instrucción catequística; 9, misa con exposición del Evangelio, y en la misa de 10, plática apologética.

Iglesia de la Encarnación.—Misa cantada, a las 9,30. A las 12, misa rezada.

Religiosas Carmelitas Maravillas (P. Vergara, 23). (Cuarenta Horas.) 8, exposición; 10, misa solemne, y a las 7, estación, completas y procesión de reserva.

Iglesia de Santa María Magdalena.—A las 7 t., continúa el solemne triduo a su Titular, predicando don Emilio Guardiola.

Santuario del Perpetuo Socorro.—A las 8, misa comunión general para la Asociación de Hijas de María, y por la tarde, a las 6,30, ejercicio.

DIA 22. Lunes.—Santas María Magdalena, pen., y Sintiques; Santos Platón y Teófilo, mrs.; Cirilo, José y Lorenzo de Brindis, cfs.

La misa y oficio divino son de Santa María Magdalena, con rito doble y color blanco.

Parroquia de Nuestra Señora del Carmen.—Termina la novena a Nuestra Señora del Monte Carmelo; 8, misa comunión general; 10,30, solemne misa mayor con sermón. A las 6,30 t., exposición, estación, rosario, sermón, ejercicio, reserva, Himno Eucarístico y procesión claustral.

Parroquia de San Ginés.—A las 8 n., rosario y visita a la Santísima Virgen de las Angustias.

Iglesia de Santa María Magdalena (Cuarenta Horas).—A las 8, exposición; 10,30, misa solemne con sermón por don Emilio Guardiola, y a las 6, termina el triduo a su Titular, predicando el mismo señor.

Santísimo Cristo de la Salud.—De 10 a 12,30 y de 6 a 8, exposición de Su Divina Majestad.

* * *

(Este periódico se publica con censura eclesiástica.)

AJEDREZ

Junto al Comité de la F. E. D. A. para coronar dignamente su magnífica obra

"El Boletín de la F. E. D. A."—Dieciocho páginas de texto que no tiene desperdicio contiene el número 3 del Organo de la Federación Española de Ajedrez.

Esta publicación es un nuevo timbre de gloria que acredita la competencia, el entusiasmo y la abnegación del actual Comité.

Quiero llamar la atención de mis lectores sobre un capítulo titulado: **Torneo internacional de Varsovia**, y encabezado modestamente con estas palabras: "El Comité de la F. E. D. A. ha abierto una suscripción para atender a los gastos del equipo que ha de representar a España en el próximo torneo de naciones..."

Señores aficionados: Por el prestigio del ajedrez español, por no truncar las legítimas ilusiones de nuestros excelentes jugadores seleccionados, y como homenaje de gratitud al dignísimo Comité que nos rige y alienta (derrochando energías y aportando importantes donativos de su peculio particular), "debemos" apresurarnos a asegurar la base económica de nuestra participación en Varsovia.

Vengan donativos, por modestos que sean y por el conducto que fuere.

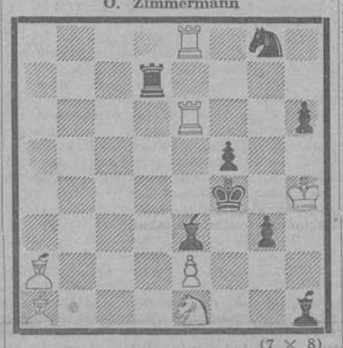
Torneo internacional de Mollet (Barcelona).—Ha terminado con el triunfo de Kahn y Koltanowski con 5 1/2 puntos cada uno, seguidos del catalán Calduch con 5 id., Koblenz con 3 1/2 id., Cherta y Cardona con 3 id., Valivé con 2 1/2 id. y Almeda con cero puntos.

La organización del mismo ha merecido unánimes elogios, tributados especialmente a los señores Puigcercós, Cardona y Almeda. La proeza de Calduch es muy celebrada.

Ratificación.—EL DEBATE fué el primer periódico que reseñó la breve actuación de Flohr en Madrid. Almirall, Kern y Gamonal aparecieron como los tres que lograron tablas con el pequeño gran maestro. Como en algún periódico de Madrid y provincia han aparecido nombres distintos, con posterioridad que podía significar rectificación, advierto que la noticia de EL DEBATE es la verdadera.

Flohr en Lugo.—La Peña Ajedrecista de Lugo me envía noticias y partidas de la visita del maestro Flohr. Agradezco la gentileza del envío y comienzo por publicar la primera de las partidas que he examinado cuando ya iba a cerrar la presente crónica. Pocas veces en tan po-

PROBLEMA NUM. 144
O. Zimmermann



(7 × 8)

Mate en tres

cas jugadas habrá visto el gran Flohr derrumbarse totalmente su sólido juego como en esta breve partida que le ganó don Avelino López Otero. El otro vencedor del coloso fué don Manuel Villamarín e hicieron tablas los señores Delgado Paz y Rodríguez Llamas.

Resultado total: + 34 = 2 — 2.

Blancas, Flohr; negras, López Otero. 1, P4D, P4D; 2, P4AD, P4R; 3, PD×P, P5D; 4, C3AR, A5C+; 5, A2D, D2R; 6, P3TD, A×A+; 7, D×A, P4AD; 8, P3CR, C3AD; 9, A2C, C×P; 10, C×C, D×C; 11, O—O, C2R; 12, P4CD, T1CD; 13, D3D, P3CD; 14, P5C, A3R; 15, C2D, C4AR; 16, P4TD, O—O; 17, P5T, C3D; 18, P×P, P×P; 19, T7T, A4A; 20, D3AR, TR1R; 21, T1R, P6D; 22, P4R, D6A; 23, T1D, A3R; 24, A1A, C×P; 25, C×C, A×C; 26, A×P, TR1D; 27, A2D, T×T+; 28, abandonan.

En León: + 22 = 1 — 2.

Recordatorio. — Los maestros Sanz, Fuentes and Cy. no dejan de la mano la próxima edición del Libro del Torneo Nacional. Los aficionados deben aprovechar las ventajas de la suscripción anticipada si aún no se han suscrito a "El Ajedrez Español".

Consultas.—M. Calero y E. Sánchez. Cumplido encargo; contestaré correo.

Dr. JACQUES

Radiotelefonía

Programas para hoy:

MADRID, Unión Radio (E. A. J. 7, 274 metros).—8: «La Palabra».—9: Calendario astronómico. — 13: Campanadas. «El «cock-tail» del día». Música variada. — 13,30: «Arre, mulilla», «El hielo, el granizo y la nieve», «El gallo de oro», «De Huelva», «Noche loca», «La serenata», «Saltar e bailar». — 14: Música variada.—14,30: «Juegos de niños». — 15: Música variada. — 15,30: «Coppelia», «Serenata húngara», «Mirentxu», «Los diamantes de la corona». 17: Campanadas. Música variada. — 17,30: «Guía del viajero». Música variada.—18: Reseña semanal de arte. Recital de violín. Recital de lieder.—19: Música de baile. — 21: «Liberia-Marsch», «La última danza», «Mendelssohn». — 21,30: Artistas ante el micrófono.—22: Campanadas.—22,30: Transmisión de la Banda Municipal.—24: Campanadas.

Radio España (E. A. J. 2, 410,4 metros).—10: Emisión dominical religiosa. 14: Sintonía. "Carnaval romano", "Danzas alemanas", "La dulzaina del Charro", "La Gran Vía", "La Moreria", "Pavana para una infanta difunta", "Don Juan", "La barbiana", "Andante cantábile». —17,30: Sinfonía. Programa variado. "Ninchi locutor".—19: Música de baile.—22: Sintonía. Música selecta. —22,45: Intermedio nocturno.—23: Música de baile.

RADIO VATICANO.—(Onda de 50 metros).—10 mañana, hora española: Lectura de la Santa Misa para los enfermos, en francés y en latín. Canto.

* * *

Programas para el día 22:

MADRID, Unión Radio (E. A. J. 7, 274 metros). — 13: Campanadas. Boletín meteorológico. Calendario astronómico. Gacetillas. «El «cock-tail» del día».—13,30: «¡A Frangesa!», «El último romántico», «La viejecita», «La mesonera de Tordesillas», «Dans la Forge», «Las lloronas». — 14: Cambios de moneda. Música variada.—14,30: «Ensueño de un vals», «Goyescas».—15: Música variada.—15,30: «Una tarde de fiesta en la Habana», «El guitarrico», «La del Soto del Parral».—17: Campanadas. Música ligera.—17,30: «Guía del viajero». Música ligera.—18: Entrevistas de actualidad. Recital de canto.—19: «La Palabra». «La música, el campo y el mar».—20,15: «La Palabra». Recital de canto. — 21: Reportajes retrospectivos. 21,15: «Romanza sin palabras», «Danza javanaise», «Por mal camino», «La carreta», «El Sitio de Zaragoza», «Fragancias», «Rapsodia napolitana», «El solo de trompa». — 22: Campanadas. Información taurina.—22,05: «La Palabra». Recital de canto. Entrevistas deportivas de actualidad. Música de baile.—23,45: «La Palabra».—24: Campanadas.

MADRID, Radio España (E. A. J. 2, 410,4 metros).—14: Sintonía. «El dominó negro», «En las estepas del Asia central», «Eva», «Julieta y Romeo», «Carmen», «Impromptu en si bemol», «El juramento», «La linda tapada», «Madame Butterfly», «La Reina Mora», «La Molinera», «Caminito de Avilés».—17,30: Sintonía. Concierto de banda.—18,45: Discos.—19: Charla deportiva. Noticias. Música de baile. — 22: Sintonía. «Norma», «La Mazorca Roja». Charla taurina. «Puerta de Tierra», «Bailables de «Lakmé», «Extase», «Serenata», «Bocetos del Cáucaso».—23,30: Música de baile.—23,45: Noticias. 24: Cierre.

RADIO VATICANO.—A las 3,30 de la tarde, con onda de 19 metros. A las 7 de la tarde, con onda de 50 metros.

BANCO DE ESPAÑA

Acciones de la Sociedad de Industria, Comercio y Minería, filial de la Unión Española de Explosivos.

La Unión Española de Explosivos de Bilbao invita al Banco a que presente en aquella capital los títulos provisionales que conserva en sus cajas en depósito o en garantía de operaciones, de acciones de su filial Industria, Comercio y Minería, para su canje allí por los títulos definitivos, operación que ha de ser un poco laboriosa, por cuanto que las acciones que entreguen van a llevar los mismos números que los títulos provisionales, según nos informan.

Como quiera que este canje es indispensable, el Banco se propone enviar a Bilbao los títulos provisionales y después traer a Madrid las acciones objeto del canje; pero ambas operaciones se harán de efectuar por cuenta y riesgo de los interesados.

Por lo tanto, las personas que no se hallen conformes con esto pueden pasar a retirar los depósitos o garantías o avisarlo por escrito antes del día 25 del actual, pues pasado este plazo se procederá a preparar el envío de los valores a Bilbao y no podrán ser devueltos hasta que se hayan recibido las nuevas acciones.

Madrid, 19 de julio de 1935.—El Secretario general, **Francisco Belda.**

Información comercial y financiera

Resumen semanal de la Bolsa de Madrid

Alza extraordinaria en los Fondos públicos. Se presentía la conversión anunciada el viernes, una vez cerrada la Bolsa. Realizaciones de beneficios influyen en el decaimiento de los cambios. En especulación, Rif y Explosivos, la nota dominante

El negocio es inferior en seis millones al de la semana precedente

La Bolsa renovó completamente su faz en las primeras jornadas de la semana. La renovación no fué radical: en algunos corros ya se habían dado anteriormente las características que se acusaban; en otros, la reacción asomaba todavía tímidamente y no podía hablarse sino de presunciones de mejora, de posibilidades que apuntaban en los corros, sin grandes fundamentos de causa.

Pero ya el martes pudo hablarse con razón de una nueva tendencia en el mercado. Se consolidaba con creciente interés el alza de los Fondos públicos, y en el departamento industrial se advertía una mejora sensible en algunos de los valores representativos.

Así transcurrió, en alza progresiva, la sesión del miércoles; pero ya el jueves aparecieron los primeros síntomas del cansancio, y el viernes, en los mismos grupos de valores en que la pujanza había sido mayor, se notó cierta depresión, originada en gran parte por las realizaciones de los que estimaban propicio el momento para deducir beneficios de las alegrías que el mercado estaba cotizando.

La semana, en su conjunto, presenta algunos positivos
signos positivos para casi todos los sectores.

Fondos públicos

Destaca sobre todas las cosas en el curso de esta semana la marcha de los Fondos públicos. Ya durante todo el mes de junio veníamos señalando la nueva orientación del dinero hacia las Deudas públicas, como podía verse en los resúmenes semanales que publicábamos. El mes de julio agudizó sensiblemente esta orientación, de manera que, una vez cortado el cupón de primeros de mes, los cambios se repusieron y saltaron por encima inmediatamente de aquellos niveles, a saltos prodigiosos, que algunos días eran hasta de un entero.

El jueves y el viernes el alza encontró un tope en las realizaciones de beneficios. Mientras imperaba el movimiento alcista, apenas si salía papel al mercado, de manera que el alza se registró casi sin enemigo a la vista. Pero la intensidad de la elevación provocó la afluencia de papel y se registró el desplazamiento de los últimos días.

El tema de todo este movimiento alcista era el de las conversiones. Todo el mundo estaba de acuerdo en que se iba a una conversión de deudas; la dificultad estaba en saber cuándo, en qué momento y en qué condiciones. Pero sobre todo la fecha, porque la creencia del 44 por 100 estaba en el ánimo de todos.

Y he aquí que, sigilosamente, llega el anuncio de la conversión. El ministro de Hacienda, que en este terreno logra proceder con una cautela hasta ahora pocas veces conseguida en estos últimos años, leyó el viernes a última hora en el Congreso el anuncio de la conversión al 4 por 100 de las Deudas del Estado.

Como sábado, el proyecto no puede tener influencia inmediata en Bolsa, porque el sábado y domingo son días inhábiles. Ocurre lo mismo que con los Bonos oro. En ello se descubre un procedimiento atento a la realidad.

Por esto no se puede saber cómo reaccionará el mercado; pero es de presumir que si únicamente las posibilidades de la conversión producían en el mercado aquella tendencia, el anuncio en firme de este propósito tendrá una repercusión más sensible todavía. Es de suponer que el ministro no procede a tientas en asunto de tanta monta y que habrá obtenido ya previamente aquella colaboración que en estos casos es indispensable. Colaboración que, por cierto, se veía, sin género de dudas, en el curso de esta última semana.

En puerta, pues, las conversiones ¿Para cuándo? Esa es la principal incógnita que queda por resolver. El 4 por 100, libre de impuestos, es una concesión mayor de lo que en principio se creía, pues muchos propugnaban el 4 por 100, pero con impuestos.

Las diferencias

Las diferencias principales registradas en el curso de esta última semana son las siguientes:

VALORES	Anterior	Ultima	Diferencia
Interior	77,65	78,50	+ 0,85
Exterior	94,50	95,50	+ 1
Amortizable 4 por 100	87,25	89,25	+ 2
Amortizable 5 por 100, 1920	98,40	99,25	+ 0,85
Amortizable 5 por 100, 1917	97,80	99	+ 1,20
Amortizable 5 por 100, 1926	102,40	102,25	— 0,15
Amortizable 5 por 100, 1927, sin	102,85	102,25	— 6,60
Amortizable 5 por 100 1927, con	97,25	98	+ 0,25
Amortizable 3 por 100, 1928	80,40	82,75	+ 2,25
Amortizable 4 por 100, 1928	98,75	99,25	+ 0,50
Amortizable 4.50 por 100, 1928	102	101,50	— 0,50
Amortizable 5 por 100, 1929	102,50	102,25	— 0,25
Banco de España	588	585	— 3
Telefónica, ordinarias	115	121	+ 6
Rif, portador	307	325	+ 18
Rif, nominativas	291	304	+ 13
Guindos	221	224	+ 3
Alicantes	186	188	+ 2
Nortes	240	243	+ 3
Explosivos	621	634	+ 13

Especulación

El interés del sector especulativo estuvo concentrado en el curso de la semana casi exclusivamente en dos valores: Explosivos y Minas del Rif.

Para Explosivos se dijo que había buenas noticias; pero, en realidad, parece que ha sido puramente un movimiento especulativo, que llevó los cambios desde 621 hasta 642, para después salir con realizaciones de beneficios. Más efectivas parecen ser las noticias sobre Minas del Rif, si bien llegan a cotizarse en el mercado con algún retraso.

La exuberancia del sector de rentas pudo empujar a la gente hacia los valores industriales. Pero de todos modos, el entusiasmo ha sido muy escaso y muy limitado, puesto que el sector industrial, en general, se ha movido muy poco. Y es que encuentra el lastre de los valores ferroviarios, que no acaban de aligerarse después de los últimos acontecimientos. Y mientras el sector ferroviario no se avive es inútil esperar en nuevas alegrías.

El negocio

El negocio realizado durante la semana es bastante inferior al de la anterior, incluso en Fondos públicos, como puede verse en el siguiente cuadro:

VALORES	Del 5 al 12	Del 12 al 19
Valores del Estado y Tesoro	25.082.800	18.539.100
Otros efectos públicos españoles	566.100	564.900
Valores con garantía del Estado español	244.500	206.500
Efectos públicos extranjeros	152.500	220.000
Efectos públicos extranjeros con garantía del Estado español	237.500	231.000
Cédulas Banco Hipotecario	1.373.300	1.380.500
Cédulas Banco Crédito Local	800.000	1.400.000
Acciones Sociedades industriales	4.012.525	3.451.400
Obligaciones y bonos Sociedades industriales	1.518.950	1.881.725
Obligaciones Sociedades extranjeras	107.000	51.500
Total	34.076.175	27.926.625

Cotizaciones de Bolsa

MADRID

Cotizaciones extraoficiales

Cotizaciones extraoficiales concertadas en el Bolsín del Banco de España:

Explosivos, a 636 y 637 al contado; a fin mes, a 637, 640, 641, 642 y 643; queda dinero a 643 contra 644 papel; a fin próximo se cotizan a 637, 639, 642, 643, 644, 646 y 647. Quedan a 646 por 647. En baja a 635 a fin de mes. Tranvías, a 109,25 al próximo. Quedan a 108,50 por 109,50 a la liquidación. Guindos, a 226 fin mes y a 230 a fin agosto, y Alicantes, a 189 a fin corriente con papel. Mejor tendencia.

CAMBIO DE ORO Y BILLETES

(Facilitados por Soler y Torra Hermanos, Banqueros)

BILLETES:	
Francos franceses	48,25
Dólares	7,30
Dólares Canadá	7,05
Libras	36,20
Reichsmarks	2,25
Francos suizos	239,75
Francos belgas	24,55
Florines	4,97
Escudos	32,80
Coronas suecas	1,82
Coronas noruegas	1,78
Coronas danesas	1,58
Pesos uruguayos	2,60
Pesos Chile	0,35
Pesos argentinos	1,84
Pesos Costa Rica	1,15
Schillings austriacos	1,35
Dracmas Grecia	6,55
Leis Rumania	4,25
Libras turcas	5,50
Libras Perú	14,75
Bolívares Venezuela	1,75
Yens Japón	1,80
Libras Egipto	36,50
Pesos filipinos	3,45
Zlotys Polonia	137,25
ORO:	
Alfonso	243
Onzas	243
Francos	243
Francos suizos	243
Francos belgas	243
Liras	243
Libras	61,25
Dólares	12,60
Pesos cubanos	12,30
Pesos Méjico	6,10
Marcos	2,90
Argentino	59,50
Costa Rica	59,75
Venezuela, 20 Bo.	48
METALES PRECIOSOS:	
Oro fino, kilo	8.100
Platino fino, kilo	6.000
Plata fina, kilo	140
LONDRES	
Madrid	36,08
París	74,73
Nueva York	4,9606
Amsterdam	7,29
Bruselas	29,335
Milán	59,93
Copenhague	22,40
Oslo	19,9037
Zurich	15,125
Berlín	12,28
Estocolmo	19,395
Buenos Aires	18,65
Río de Janeiro	2,63
Viena	26,12
Bucarest	485
Istambul	615
Praga	118,75
Canadá	4,9612
Tokio	14,12
Varsovia	26,12
Lisboa	110,25
PARIS	
Madrid	207,20
Milán	124,62
Bruselas	254,75
Londres	74,68
Nueva York	15,9725
ZURICH	
Madrid	41,925
París	20,235
Londres	15,115
Nueva York	3,05
Berlín	123,15

Bicarbonato Torres Muñoz

SI EL PELO RUBIO OSCURECE
hace muy feo y de vieja; debe darle un poco de CAMOMILA INTEA para que recobre el rubio natural. Es inofensivo. Pídala en perfumerías.

Folletín de EL DEBATE 14)

GEORGES THIERRY

EL AS DE BASTOS

(NOVELA)

(Traducción expresamente hecha para EL DEBATE por Emilio Carrascosa)

uno de los criados. Tadeo tuvo un aparte de algunos minutos de duración con el funcionario policial, y ambos se mostraron de acuerdo en todo, sin que discreparan ni aun en los detalles. Frente a la casa, por la calle, iba y venía una multitud de curiosos; esta pública curiosidad estaba plenamente justificada, porque las gentes tenían conocimiento de que la banda de "El As de Bastos" había prometido robar, antes de que transcurriera el día, uno de los "gemelos del Sur". Sabíase además que, aceptando el reto, Tadeo Bielsky había hecho colocar el diamante allí donde se le ordenó que lo pusiera. Se trataba, pues, de un suceso sensacional, emocionante y extraordinario, al que las gentes no podían permanecer ajenas, en una inhibición que raramente se da en las masas.

Sonaron las seis de la tarde... ¡Nada aún!... Completa tranquilidad, que no llevaba trazas de ser turbada. A las siete, la multitud que, hora tras hora, había permanecido estacionada y expectante, comenzó a disminuir, porque muchas personas se marcharon en la seguridad de que los de la banda no cumplirían su amenaza. Tadeo, Valerio y Totilotombo se dirigieron al comedor para cenar.

En salón se hallaba sumido en la obscuridad, puesto que habían sido apagadas las luces. Las ventanas continuaban abiertas. A la puerta no se le había echado la llave...

Un gran silencio reinaba en la amplia estancia vacía, un silencio solemne e imponente, que ningún rumor iba a turbar. De pronto, la chapa de acero que cerraba la chimenea se alzó lentamente sin hacer ruido..., y la silueta de un hombre salió del hogar... Nadie podía verlo, porque lo protegían las sombras. El desconocido dejó la chapa levantada para facilitarse la huida... Luego avanzó resueltamente hacia la mesa de mármol...

Con mil precauciones fué acercando la mano. La piedra preciosa quedó aprisionada entre los dedos índice y pulgar. Creyendo logrado su objeto, el desconocido tiró violentamente.

Sino que entonces se produjo algo que no podía prever. El fulgor vivísimo de un relámpago fluminó la estancia, al tiempo que se dejaba oír netamente el ruido producido por los obturadores de tres máquinas fotográficas...

Pero el diamante no se había movido ni poco ni mucho; continuaba sólidamente sujeto. El hombre, desconcertado, con prisa, dió un tirón más fuerte... En aquel momento comenzaron a sonar endiabladamente las sonerías de varios relojes, y un timbre eléctrico de gran potencia, disimulado en la puerta de entrada, vibró con estrépito.

Dominando el infernal barullo, se oyeron algunas voces que daban órdenes breves y terminantes:

—¡Vamos, pronto!... ¡Por aquí!... ¡Adentro!

Unos cuantos hombres, en número de diez, aparecieron por las ventanas, y en el marco de la puerta se irguió amenazante la figura de Totilotombo. Todos ellos se precipitaron a la vez en el salón....

Pero no habían dado más de media docena de pasos cuando una formidable explosión, que les chamuscó el rostro y que prendió en los cortinajes y aun en los muebles, les hizo detenerse atemorizados...

Aprovechando el desconcierto de sus perseguidores, el ladrón había conseguido deslizarse por el hueco de la chimenea y desaparecer, sin que nadie tuviera tiempo de cerrarle el paso.

Un instante más tarde treinta agentes de Policía, armados hasta los dientes, se lanzaron al asalto del salón... Los malhechores no habían podido huir... La humareda producida por la explosión se había disipado.

Avanzaron hacia la mesa. El diamante continuaba en su sitio, sujeto por un triple hilo de acero, fino como una hebra de seda. Para arrancar la piedra, en vez de tirar de ella, era necesario hundirla mediante una presión en el estuche que la contenía, y que estaba fuertemente adosado al tablero de mármol.

El camino que en su huida había tomado el ladrón se mostraba claro, preciso, a los ojos expertos de los polizontes. Al tirar con violencia del triple hilo de acero, el facineroso se había producido en la mano una profunda cortadura; resultó fácil tarea reconstruir la trayectoria que siguiera en su precipitada fuga, porque la jalonaban de trecho en trecho la sangre que había ido perdiendo por la herida, no menos que el hollín desprendido de su traje.

Rápidamente, por orden del jefe de Policía, fué cercada la casa, alrededor de la cual se estableció un cordón de agentes, a los que previamente se les dieron instrucciones precisas, con recomendación de cumplirlas al pie de la letra.

Pero Totilotombo se había precipitado ya en persecución del criminal. Llegóse a la chimenea, levantó resueltamente la chapa de hierro, que el fugitivo se había preocupado de bajar, no obstante su prisa por ponerse a salvo, y desapareció por el negro hueco, como si éste fuera una sima que se lo hubiera tragado.

Fuera, la muchedumbre, apiñada, esperaba con ansiedad el resultado de las pesquisas policíacas.

Tadeo retiró las tres cámaras fotográficas, hábilmente disimuladas detrás de los muebles del salón, para revelar las placas.

—¡Al fin sabremos quién es el bribón que ha pretendido robarme!—exclamó con acento triunfal.

Con la ayuda de Valerio, apasionado por la fotografía y revelador habilísimo, la operación fué cosa de poco tiempo. Totilotombo no volvía. Se le llamó repetidamente por el tubo de la chimenea, pero ni se logró respuesta alguna ni el negro dió señales de vida. La inquietud y el temor comenzaron a apoderarse del explorador y de su hermano. ¿Se habría asfixiado en su negra y estrecha prisión? Caso de que hubiese logrado salir al tejado de la casa, ¿no habría caído en poder de su temible adversario y pagado con la propia vida su temeridad? Los bomberos, avisados de lo que ocurría, se presentaron con presteza y comenzaron a tender sus escalas. En un abrir y cerrar de ojos treparon ágiles por la fachada del edificio, hasta coronarlo; pero por muchas indagaciones que se hicieron, por minuciosamente que se registró el tejado, no fué posible hallar señales de lucha.

El problema se complicaba, puesto que era preciso descubrir el paradero del desaparecido, cuando, de pronto, se vió al negro que descendía tranquilamente por la escalera de servicio. Traía en la diestra mano un traje hecho jirones y tiznado de hollín, que arrojó a los pies de Tadeo, a la vez que explicaba con la mayor naturalidad:

—El ladrón esconderse detrás de la chimenea... Totilotombo no verlo, porque estar demasiado oscuro... Entonces el ladrón mudarse de traje y bajar por la escalera de los criados; luego marcharse tranquilamente a la calle.

La explicación del negro no era demasiado clara. Afortunadamente, Mariana, la cocinera, que llegaba en aquel momento, vertió las luces necesarias sobre el enigma para que éste dejara de serlo. Algunos minutos antes, según dijo, había visto bajar por la escalera a un gendarme, lo que no pudo extrañarle en modo alguno, puesto que la casa toda estaba llena de agentes de la Policía. El hombre del uniforme la detuvo para pedirle que le indicara la salida. Mariana, complaciente, lo había acompañado hasta dejarlo en la calle, y el falso gendarme, para darle las gracias, se había llevado la mano a la visera del cubrecabezas, saludándola militarmente y no sin aire marcial. Luego se hundió en las sombras de la noche, sin que la cocinera diera importancia al encuentro.

El golpe, preparado con increíble audacia, se había frustrado, sin embargo. El conde de Ceryzol y el señor de Merymans, advertidos de lo que ocurría por el rumor público, acudieron presurosos a la "villa" del explorador. Uno y otro felicitaron efusivamente a Tadeo por haber desbaratado las maquinaciones de la banda de "El As de Bastos".

La noche transcurrió sin que se produjera ninguna nueva alarma. Cristina y sus hijos regresaron a la casa desde la de los amigos con quienes habían pasado el día, cuando todo estuvo en calma. La amante esposa, aunque lleno el corazón de angustiosa zozobra, afectó una absoluta tranquilidad y una gran confianza para no aumentar con sus temores las hondas preocupaciones que embargaban a su marido.

Totilotombo no sólo no durmió, sino que se negó a acostarse. Durante mucho tiempo rondó cauteloso por el vasto jardín de la "villa", recorriéndolo en todas direcciones; hacia la media noche, con la agilidad felina de un gato, trepó a la verja, ganó la copa de un frondoso castaño, cuyas ramas se desmayaban sobre la carretera por encima de los muros y, dejándose caer al suelo suavemente para no despertar con el ruido las sospechas de la Policía, que continuaba vigilando, desapareció en la oscuridad a buen paso.

A la mañana siguiente, cuando Tadeo Bielsky se disponía a despachar su correo, muy voluminoso aquel día, halló entre otras muchas una carta procedente del

(Continuará.)

Anuncios por palabras

Hasta ocho palabras... 0,80 ptas.
Cada palabra más...... 0,10 "

Más 0,10 ptas. por inserción en concepto de timbre.

ABOGADOS

SEÑOR Cardenal, abogado, Cervantes, 19. Consulta tres-siete. (5)

JUAN Pulido. Consulta seis-nueve noche. Augusto Figueroa, 4, principal centro. (5)

AGENCIAS

DETECTIVES, vigilancias reservadísimas, investigaciones familiares, garantizadas, divorcios. Instituto Internacional (fundado 1918). Preciados, 50, principal. (15)

PATENTES, marcas, nombres comerciales. Osuna Compañía. Hortaleza, 38. Teléfono 24833. (4)

DETECTIVES particulares. Informaciones reservadas. Seriedad. Leganitos, 33, entresuelo derecha, 27381. (5)

CREDITOS atrasados cobro sin anticipos adelanto importe. Divorcios. Herencias. Pleitos. Informes. Documentos. "Foro mercantil". Mayor, 26, cuarto. 16381. (2)

DOCUMENTACIONES rápidamente, informaciones reservadas. Hispania. Pi Margall, 7. (V)

ALMONEDAS

LIQUIDACION. Salón dorado, comedor estilo español, mesa consejo. Leganitos, 17. (20)

VALE 10 % descuento en todas las ventas. Grandiosa liquidación de alcobas, comedores, despachos, tresillos, camas, muebles en general; precios reducidísimos por reforma. Flor Baja, 3. (5)

CASA completa, 500 pesetas; turcas, 14; mesitas, 10. Puente. Pelayo, 31. (T)

URGENTISIMO, alfombras verano, camas doradas, colchones, mesilla, relojes sobremesa, caja caudales, mesas corte, costura, arcones, bargueños, cuadros, cacharros cocina. Calle Recoletos, 4. (3)

NOVIOS. Casa completa. Alcoba, comedor y recibimiento, 550, 850 y 1.200. Fernández de los Ríos, 31. Garrido. (V)

MUEBLES, los mejores, los más baratos, de mayor duración. Tenemos estas normas de siempre; hoy con más motivo por reformas. Flor Baja, 3. (5)

COMEDOR, dormitorio, despacho, tresillo, nevera, radio universal todas ondas, vendo barato por traslado. Lope Rueda, 17. (T)

GRANDIOSA ocasión. Comedor completo, 260. Muchos muebles, precios increíbles. Losmozos. Santa Engracia, 65. (8)

LUNA, 13. Alcobas, comedores, camas doradas, plateadas, infinidad de muebles; precios baratísimos. Luna, 13. (5)

CAMA, colchón, almohada, 50 pesetas. Luna, 13. (5)

VEAN ocasión única. Despacho, comedor, alcoba, tresillo, recibimiento. Fuencarral, 21, entresuelo. (4)

MUEBLES, objetos procedentes almonedas y subastas judiciales. Torrijos, 60, hotel. (T)

URGENTE deshago piso lujo; magnífico despacho, comedor, tresillos, alfombras, arañas, cuadros, sillerías, vitrinas y mesas isabelinas, muebles "hall". Velázquez, 30, primero izquierda. (16)

ANTIGUEDADES

OBJETOS arte, plata antigua. Pedro López. Pez, 15. Prado, 3. Madrid. Alameda, 25. San Sebastián. (21)

ALQUILERES

SIA. Información gratuita, pisos desalquilados. (4)

SIA. Sección de Información de Arriendos del Banco General de Administración. Eduardo Dato, 32. Teléfonos 26404-26405. (4)

PARA arrendar rápidamente un piso diríjase a la S. I. A. (4)

SIA. La más formidable organización, información gráfica con los planos del piso. Próxima apertura de esta sección. (4)

SIA. Sección de Información de Arriendos del Banco General de Administración. Eduardo Dato, 32. Teléfonos 26404-26405. (4)

PISOS desalquilados, amueblados; listas, 2 pesetas. Príncipe, 1; Montera, 24. (T)

TIENDAS, 70 pesetas, con vivienda, 150; taller con ídem, 80; naves 60. Embajadores, 104. (2)

COLINDANDO Retiro, espléndidos exteriores todas comodidades, 117-200-212. Lope Rueda, 28, antiguo (esquina Menorca). (2)

PISOS desalquilados diariamente muchísimos, todos precios. Príncipe, 4. (3)

AMPLIO solar para "kermesse" o cine alquílase distrito Latina. López. Montera, 8, anuncios. (4)

SOTANO amplio, ventilado, buenas luces, entrada directa, propio para industria o almacén, alquílase. Antonio Palomino, 4 (esquina Guzmán el Bueno). (3)

MENDIZABAL, 42, buenos exteriores con calefacción central, baño, ascensor, teléfono, 200 pesetas. (3)

SE necesitan dos locales amplios e independientes, apropiados para el almacenamiento de novelas; preferibles cerca Puerta Alcalá. Servirían sótanos o interiores. Renta Máxima, 75 pesetas mensuales cada uno. Dirigirse: EL DEBATE, número 8888. (T)

EXTERIORES. Casa recién terminada, cinco habitables amplias. Baño, calefacción central, gas, ascensor, agua Lozoya, buenas comunicaciones. Precios: 130-145 pesetas. Donoso Cortés, 33 (entre Galileo y Vallehermoso). (3)

PORLIER, 19, esquina Hermosilla; exteriores, 250 pesetas, calefacción central, gas, ascensor. Tienda. (3)

SE alquila casa pleno campo Becerril de la Sierra, económica. Razón: Modesto Lafuente, 7. (T)

MATRIMONIO extranjero necesita pequeño piso, bien amueblado, todo confort, cerca Retiro, barrio Salamanca. Teléfono 60185. (T)

CUARTO sano, doce habitaciones, calefacción, 80 duros. Arenal, 24. (18)

EN Alcalá, "Metro" Goya, preciosa habitación, alcoba, confort. 52280. (V)

JUNTO Moncloa-Rosales, excelentes exteriores modernísimos, 90-207. Romero Robledo, 13. (2)

EXTERIOR 6 habitaciones, baño, calefacción central, gas. Bravo Murillo, 25. (T)

ATICO, entresuelo, todo confort, cinco habitables, 38 duros. General Arrando, 16. (3)

CASA modernísima, sana, amplia, confortable, 62 duros. Modesto Lafuente, 78, frente Parque Artillería. (3)

EXTERIOR, seis habitaciones, baño, gas, calefacción central, ascensor, 36 duros. Alcalá, 181. (6)

INFORMACION gratuita pisos desalquilados, mudanzas, guardamuebles, traslados provincias baratísimos. El Norte. Castelló, 33. 57046. (5)

OFICINAS, industrias, locales, 15 pesetas. Fénix. Arenal, 26. (5)

PRINCIPAL, Alonso Cano, 3, esquina Francisco Giner; calefacción, baño, teléfono, escalera interior, "Metro", tranvía, 60 duros. (6)

PIZARRO, 19, segundo izquierda. Espacioso para almacenes, oficinas, etc. (3)

VERANEO entre pinares. Hotelito siete camas, comodísimo, mil pesetas temporada. Cirilo Fernández. Hoteles Palacios. San Rafael. (2)

BONITO piso, seis habitaciones, baño, calefacción central, ascensor, 32 duros. Príncipe Vergara, 91. (6)

VERANEO. Bonita casa cuatro habitaciones, piscina, jardín, baratísima; visitarla. Finca Ochoteco. Pinto. Estación, Francisco Fernández. (2)

AVENTURAS DEL GATO FELIX

"Jeromín", la gran revista para niños, publica todos los jueves una plana completa de Aventuras del Gato Félix, diferentes de las que publica EL DEBATE.

—Yo quisiera saber qué clase de isla es esta. ¡Vaya un bicharraco!

—A ver si con estos dos cocos me libro.

—A la una, a las dos y a las tres.

—Oiga, amigo, quietecito, ¿eh?

HERMOSO piso todo confort, amplio, vistas Retiro, Botánico, 80 duros. Alcalá Zamora, 48. (6)

ALQUILO tercero muy amplio, hermosa galería. Goya, 75. (11)

MONISIMO, conveniente exterior, todo confort, 165 pesetas. Narváez, 19. (2)

SIETE habitaciones, baño, amplísima terraza, 33 duros. Murillo, 5 (junto mercado Olavide). (2)

PISO, ascensor, calefacción, teléfono, baño, gas, 200 pesetas. Alcalá, 140. (E)

ALQUILO locales industriales, almacenes. Próximo estaciones, espléndidas luces. Acacias, 4. (8)

BONITO tercero, matrimonio, 14 duros. Huertas, 69. (2)

ESPLENDIDO cuarto ocho habitaciones. Goya, 75. (11)

HABITACION económica caballero, señora, cocina. Navarro. Espronceda, 8, cuarto. (2)

HERMOSO cuarto, ocho habitaciones, gas, exterior, ciento sesenta pesetas. Monteleón, 27. (4)

HERMOSA nave independiente, luz propia. Mendizábal, 6, al lado plaza España. (3)

TERCERO, ascensor, baño, ocho piezas habitables, galería. Goya, 75. (V)

BONITO ático, seis habitaciones, baño y cocina, parquet, casa lujosa, 27 duros. Lagasca, 121. (16)

ESPLENDIDO y lujoso entresuelo, 12 habitaciones, más servicio, calefacción central, 90 duros. Velázquez, 101. (16)

MATRIMONIO extranjero necesita pequeño piso, bien amueblado, todo confort, cerca Retiro, barrio Salamanca. Teléfono 60185. (T)

ALQUILO hotel todo confort. Carretera Chamartín, 33. (V)

EXTERIOR confort, 7 habitables grandes, ventiladas. Torrijos, 45. (A)

AUTOMOVILES

¡AUTOMOVILISTAS! Neumáticos seminuevos. Los más baratos. Santa Feliciana, 10. Teléfono 36237. (21)

ENSEÑAMOS conducir automóviles 49 pesetas. Niceto Alcalá Zamora, 56. (2)

NEUMATICOS y radio. Para comprar barato, Casa Ardid. Génova, 4. Envíos provincias. (V)

GARAGE independiente, dos camionetas, 100 pesetas. Embajadores, 104. (2)

ALQUILER automóviles 1935, 2 pesetas hora. Viajes, 0,25 kilómetro. Servicio permanente. Doctor Castelo, 20. Teléfono 60006. (7)

CARNET garantizo conducir automóviles, motocicletas, camiones. Código mecánica, 100 pesetas. Marqués de Zafra, 18. (E)

PARTICULAR, Essex conducción, 4 puertas, excelente estado, baratísimo. Garage Alvarez. Velázquez, 28. (A)

HUDSON 5 plazas 1929, a prueba; 5 neumáticos nuevos, 2.000 pesetas. Teléfono 41077. (T)

GRANDES ocasiones. Chrysler, Plymouth, Buick, Opel, Primaquatre, Ford, 8 y 17 caballos, otros. Serrano, 55, patio. (T)

OCASION. Camioneta G. M. C., seminueva, tres, cuatro toneladas, ruedas gemelas, seminueva. Menéndez Valdés, 28. (V)

COUPE dos puertas, por ausencia, precio regalo, estado nuevo. O'Donnell, 10. (3)

VENDO Citroën 11 HP., cabriolet, 4 asientos. Teléfono 35837. (T)

AUTOMOVILISTAS. No más coches mates, que parecen viejos. Lumax restaura, abrillanta y conserva vuestro coche por 10 pesetas. Los coches viejos parecerán nuevos. Demostraciones gratis en CISA. Plaza Santa Bárbara, 1. Andrés Mellado, 8. Españoleto, 12. (3)

CAMIONETA Ford, modelo 34, gemelas, seminueva, vendo o cambio por coche pequeño. Casa Wikal. Velázquez, 70. Señor Hernández. (2)

FORD particular seminuevo, apropiado "taxi"; facilidades pago. Concepción Arenal, 4. Oficina Boada. (2)

OCASION. Vendo maleta de acero para coche grande. Santísima Trinidad, 5. (3)

PARTICULAR, camioneta Ford, furgón madera grande, propia muebles. Teléfono 73643. (11)

NEUMATICOS de ocasión, los más baratos. Larra, 13. Teléfono 26260. (V)

ACADEMIA automovilista La Hispano. Coches europeos, americanos, nuevos. Santa Engracia, 6. (2)

ESCUELA Zacarías, más antigua, acreditada, garantizo carnet. Luchana, 35. (3)

ENSEÑANZA conducir automóviles, 45 pesetas. Cuesta Santo Domingo, 12. (5)

LUJOSISIMOS automóviles, bodas, abonos, viajes a 0,40 kilómetro; sin chófer, 2 pesetas hora. Sánchez Bustillo, 7. (2)

LIQUIDO camionetas pequeñas, coches, facilidades. General Oráa, 56. (5)

PARTICULAR, Chrysler 7 plazas, conducción, barato. Teléfono 18934. (4)

MOTOS Douglas, Morgan, tres ruedas, 5 litros 100 kilómetros; Ford, 5 y 7 plazas; Auburn, Paige, Nash, Plymouth 7 plazas, 1934, 15.000 pesetas. Estupendas ocasiones hallarán en la Agencia de Seida San Román. Miguel Angel, 14. Teléfono 49143. (5)

FURGONETA 10 caballos, baratísima. Garage España. (3)

FORD 33, 30 y 29, 4 puertas. Garage España. (3)

FIAT 514, 4 puertas, y faetón 10 caballos, baratísimo. Garage España. (3)

CITROEN 8 y 10, ligero. Garage España. (3)

DODGE, Buick, Nash, Chevrolet, 5 y 7 plazas. Garage España. (3)

STANDARD 12 caballos, 4 puertas. La casa más surtida en coches de ocasión. Galileo, 5. Garage España. (3)

BARCELO Ford, agencia oficial; recambios legítimos, accesorios. Talleres para servicio Ford. Barceló, 13. (6)

PARTICULAR vende Primastella Renault, nuevo, gran lujo. Alcalá Zamora, 10. 4 a 7. (T)

BALNEARIOS

BALNEARIO Gayangos (Burgos). Aguas sulfurosas, veraneo fresco, tranquilo, económico. Soliciten precios. (T)

BALNEARIO de Boñar (León). Aguas bicarbonatado - sódico - cálcicas - nitrogenadas. Las más nitrogenadas de España. Muy eficaces para todas las afecciones del aparato respiratorio. Artritismo y convalecencias gripales. Clima seco, 1.000 metros altura. Temporada oficial: 30 de junio a 30 de septiembre. (T)

CAFES

CAFES, los mejores. Plaza Santa Ana, 12. (11)

CONSULTAS

CURACIONES prontas, alivio inmediato, venéreo, sífilis, blenorragia, espermatorrea, sexuales. Clínica especializada. Doctor Hernández. Duque Alba, 10. Diez-una, tres-nueve. Provincias correspondencias. (5)

MEDICO Loco. Paseo Extremadura, 48. Consulta, 25 pesetas. (2)

EMBARAZO, matriz. Doctor especializado. Hortaleza, 61. Contesto provincias. (2)

ALVAREZ Gutiérrez. Consulta vías urinarias, blenorragia. Preciados, 9; diez-una, siete-nueve. (4)

PENSION naturista, adecuada al mejoramiento enfermos crónicos. 19498. (3)

ENFERMEDADES sexuales, génitourinarias. Consulta particular. Hortaleza, 30. Tres-seis. (5)

CLINICA acreditada. Tratamientos serios. Venéreo, sífilis, análisis. Once-una, cuatro-nueve. Especial, 5; económica, 2. Fuencarral, 59, entrada Emilio Menéndez Pallarés, 2 (antes Santa Bárbara). (10)

COMADRONAS

MERCEDES Garrrido. Asistencia embarazadas, pensión, consultas. Santa Isabel, 1. (20)

PAZ Iscar, consulta reservada, hospedaje. Especialista. Glorieta Bilbao, 7. (8)

NARCISA. Consultas profesionales, hospedaje embarazadas. Conde Duque, 44. (2)

PROFESORA partos. Consulta, hospedaje embarazadas. Médico especialista. Carmen, 33. Teléfono 26871. (2)

EMBARAZADAS. Consulta médica gratuita. Hortaleza, 61. Provincias, sello. (2)

PARTOS. Estefanía Raso, asistencia embarazadas, económica. Mayor, 40. (11)

PROFESORA partos, consulta reservada embarazadas. Médico especialista. Alcalá, 157, principal. (5)

ASUNCION García. Asistencia partos. Consultas. Hospedaje autorizado. Felipe, V, 4. (2)

SISINIA, antigua comadrona. Consulta diaria. Corredera Alta, 12. (6)

COMPRAS

ALHAJAS, papeletas del Monte. Paga más que nadie Granda. Espoz y Mina, 3, entresuelo. (T)

ALHAJAS, papeletas Monte. Casa Popular da mucho dinero. Esparteros, 6. (V)

COMPRO muebles, ropas, pisos, saldos, máquinas, libros. 71267. Miguel. (2)

ALHAJAS, objetos, papeletas del Monte, máquinas de coser, escribir, aparatos de radio. La Casa que más paga. Sagasta, 4. Compra-Venta. (2)

PARDIÑAS, 17. Paga insuperablemente pisos, antigüedades, buhardillas; vamos rápido. 52816. (5)

COMPRO máquinas escribir, sumar, calcular. Enrique López. Puerta Sol, 6. (9)

JESUS paga espléndidamente mobiliarios, ropas, antigüedades, plata, condecoraciones, menudencias. 74883. (V)

COMPRO buhardillas, muebles, ropas, objetos. Enrique. Teléfono 72794. (V)

TRAJES caballero, gabanes, muebles, objetos, pisos enteros, porcelanas, cristalerías, condecoraciones, libros, cuadros, pago inmejorablemente. Teléfono 52776. Adolfo. (3)

MAQUINAS coser, escribir, bicicletas; pago bien. Teléfono 17805. (8)

ORO, 5,85 gramo. Pagamos todo su valor alhajas, plata, platino, dentaduras. Plaza Mayor, 23 (esquina Ciudad Rodrigo). Teléfono 15657. (3)

DENTISTAS

GURREA, dentista. Alcalá, 22. Teléfono 11536. (21)

CREDITO Dental. Puentes, dentaduras a plazos. Extracción permanente muelas sin dolor, cinco pesetas. Presupuesto gratis. Carretas, 19. (10)

ENSEÑANZAS

DERECHO. Doctor repasa asignaturas domicilio. Sacristán. Teléfono 51406. (T)

JEUNE homme español cherche intercambio avec un français. Jiménez. Magdalena, 21, segundo izquierda. (T)

ACADEMIA corte moderno para sastre. San Lucas, 11. (9)

ACADEMIA Redondo. Romanones, 2. Bachillerato, curso verano, cultura general, taquimecanografía, contabilidad, cálculos. Honorarios reducidísimos. (18)

ACADEMIA Bilbao. Cursos verano. Ingreso Universidad, bachillerato, comercio, ciencias, griego, latín, mecanografía (alquilamos), taquigrafía, cultura. Fuencarral, 119, segundo. (2)

ACADEMIA Domínguez. Cultura general, taquigrafía, mecanografía, 5 pesetas. Alvarez Castro, 16. (2)

CORREOS, Telégrafos, Policía. Marín Amat. Claudio Coello, 65. (3)

INGLES. Profesor Wolseley. Castelló, 37. Especializado en la enseñanza rápida, facilitándose estudios, adquiriéndose prontamente importantes y prácticos conocimientos del inglés. (4)

FINCAS

Compra-venta

FINCAS rústicas, urbanas, solares, compra o venta, alquiler villas, pisos amueblados. Administraciones "Hispania". Oficina la más importante y acreditada. Alcalá, 60 (lindando Palacio Comunicaciones). (3)

MARTINEZ ofrécese reparación, conservación edificios, albañilería. Trafalgar, 27. Teléfono 33222. (16)

FINCAS. Compras, ventas, permutas; administración de casas. Antigua y acreditada Agencia Villafranca. Génova, 4. Cinco-siete. Teléfono 32245. (3)

VENDO casas todos precios. Camacho. Infantas, 26, cinco-siete. Teléfono 23071. (5)

HOTEL dos plantas, Prosperidad; patio, jardín, cochera, 30.000 pesetas. López de Hoyos, 99, zapatero. (3)

CASA rentando 8.184 pesetas; precio 80.000, hipoteca Banco. Alquilada, próxima plaza nueva de Abastos. Finca gran porvenir. Trato directo. Apartado 471. (10)

VENDO casa inmediaciones Menéndez Pelayo, Narváez, 155.000 pesetas; renta 19.400; puede adquirirse desembolsando 75.000. Apartado 701. (3)

PERMUTASE por solares finca recreo Sierra Guadarrama. Teléfono 18123. (V)

CENTRICO solar con previa doy. Blanco. Dato, 10. (5)

COMPRO contado solar céntrico. Blanco. Dato, 10. (5)

CASAS en Madrid vendo y cambio por rústicas. Brito. Alcalá, 94, Madrid. (2)

TRINIDAD. Sobre buenas casas, y sin limitar cantidad, ofrece dinero ventajosas condiciones. Hileras, 17. Teléfono 15354. (18)

CASA vendo calle Espíritu Santo, 85.000 pesetas. Tratar: Emiliano Tarazona. Macías Picavea, 45, Valladolid. (V)

PRECIOSA casa en buena plaza, próxima Santa Engracia; superficie, 4.700 pies; cuartos exteriores con todo confort; renta 55.000 pesetas; tiene del Banco 290.000; precio, 550.000. Villafranca. Génova, 4. Cinco-siete. (3)

VENDESE magnífico hotel, soleado, calle Narváez, finca 22.000 pies, edificado 5.694 pies. Apartado 380. (18)

PROPIETARIOS: Compro varios solares de 6.000 a 40.000 pies, bien situados. Precio, de 10 a 25 pesetas pie. Pago contado. Benigno Serrano. Eduardo Dato, 21. Siete-nueve. Teléfono 27990. Madrid. (2)

SOBRE casa que renta 29.520 pesetas deseo en primera 160.000; sobre otra bien situada, que rentan cuartos 160 pesetas, anual 60.000, deseo segunda 130.000; tiene Banco 250.000. Escribid: E. D. La Prensa. Carmen, 16. (2)

VENDO casa rentando 8 ½ %. Magnífica situación. Alquileres de 100 pesetas. Renta 48.000 pesetas. Tiene del Hipotecario 250.000 pesetas. Adquiérese desembolsando 148.000 pesetas. Apartado 855, Madrid. (2)

PLAZOS anuales, gran hotel El Plantío, 50.000. Teléfono 75079. (2)

VENDO hotelito 16.000 pesetas. Calle Cuesta, 36. Teléfono 32496. (2)

SITIO más céntrico Arenas San Pedro véndese casa, jardín. Lista, 95, portería. Madrid. (3)

CASA Vallecas. Luisa, 5, 20.000 pesetas. Renta 2.600. Núñez Balboa, 16, bajo. (18)

FOTOGRAFOS

FOTO Celedonio. Bodas, niños, carnets y kilométricos. Bola, 13. (10)

GUARDAMUEBLES

MUEBLES, cinco pesetas, recogida gratis. Paseo Marqués Zafra, 18. (5)

MUDANZAS, guardamuebles, Madrid, provincias. Teléfono 60215. (T)

GUARDAMUEBLES, el más importante. Mudanzas económicas. Fuencarral, 9. Polo. (8)

HIPOTECAS

RODENAS, agente préstamos para Banco Hipotecario. Hortaleza, 80. (16)

ORTIZ. Facilito préstamos Banco Hipotecario. Carmen, 6. Madrid. (3)

SOBRE casa que renta 29.520 pesetas deseo en primera 160.000; sobre otra bien situada, que rentan cuartos 160 pesetas, anual 60.000, deseo segunda 130.000; tiene Banco 250.000. Escribid: E. D. La Prensa. Carmen, 16. (2)

HIPOTECO casas, solares y hoteles Madrid. Cualquier cantidad realizo en el acto. Benigno Serrano. Eduardo Dato, 21 (Gran Vía), Madrid. Teléfono 27990. (3)

AL seis anual, Madrid, provincias. Hortaleza, 59, primero; 10-3. Señor Ortuño. (11)

HUESPEDES

PENSION Domingo. Aguas corrientes, desde siete pesetas. Mayor, 9. (20)

PENSION Nueva Bilbaína. Espoz y Mina, 17, primero. Todo confort. (23)

PENSION Say Mary; confort, 7 pesetas. Pi Margall, 16, segundo duplicado. (23)

PENSION familiar, uno, dos amigos, 6 pesetas. Fuencarral, 39, principal. (3)

RESIDENCIA Hogar señoritas, dirigido familia distinguida; calefacción. Pavía, 2. (4)

PENSION Cristóbal. Confortabilísima, desde 10 pesetas. Preciados, 4, principal. (16)

PENSION Millán. Edificio teatro Fontalba, económica. Jiménez Quesada, 2 (Gran Vía). (5)

PENSION, cuatro pesetas; balcón calle; habitaciones independientes. Pez, 20, segundo. (18)

COLINDANDO Gran Vía, pensiones céntricas, desde 7 pesetas. Miguel Moya, 4; Concepción Arenal, 3. (2)

ELEGANTEMENTE, todo nuevo, desde 6,50. "Baltymore". Miguel Moya, 6, segundos. (18)

DESEO huésped estable, habitación exterior, barrio Salamanca. 61695. (18)

PENSION El Grao. Exteriores confortables, aguas corrientes, desde 7 pesetas. Preciados, 11. (4)

PENSION Alcalá. Alcalá, 38. Magníficas habitaciones todo confort. Precios de verano. (23)

PENSION Guevara. Precios módicos. Fuentes, 5, segundo, junto Arenal. (5)

ESPLENDIDO gabinete exterior todo confort para matrimonio, dos amigos estables. Salud, 13, segundo izquierda. Roldán. (T)

PENSION económica, confort. Alberto Aguilera, 11, segundo derecha. (3)

VENTILADISIMA, dormir, 75 mes; baño, teléfono. Conde Aranda, 5, primero izquierda. (A)

PENSION Edel, todo confort, desde seis pesetas, baño incluido. Miguel Moya, 4, segundo, frente Palacio Prensa, esquina Gran Vía. (2)

PENSION Eiffel, económica, confortabilísima, ventiladísima. Pi Margall, 7. 17848. (3)

LA Perla Gallega. Desde siete pesetas. Mayor, 14, principal derecha. (5)

CEDO buenas habitaciones exteriores, para despacho, consulta, oficina. Barquillo, 12. (E)

SEÑORAS, señoritas, residencia católica, economía, confort. Teléfono 47326. (V)

PENSION Gutiérrez, 6 y 7 pesetas; ascensor, teléfono, baño. Arenal, 15, principal derecha. (18)

CABALLERO estable pagaría 75 pesetas habitación exterior, poca escalera, próximo Conde Peñalver. Escribir: Vieira. Gómez de Baquero, 26. (T)

ALQUILO habitación, baño. General Pardiñas, 24, primero derecha interior. (T)

HUESPEDES. Veraneo para convalecientes y reposo. Espléndido panorama. Dirigirse: J. Gassis. Villa "María Josefina". Miracruz. San Sebastián. (V)

SEÑORA da pensión dos tres amigos, 5-6 pesetas. Alberto Aguilera, 34, cuarto. (8)

MATRIMONIO católico alquila habitación exterior, económica, persona estable. Zurbarán, 15. Teléfono 35793. (V)

GRATIS proporcionamos casas particulares, pensiones. Agencia. Montera, 24. (5)

PENSION Rodríguez. Gran confort. Cocina de primer orden; pensión desde 10 pesetas; habitaciones desde 5. Avenida de Peñalver, 14 y 16. (T)

FRESQUISIMA, hermosa habitación, dos balcones, todo confort, aguas corrientes, para dos; pensión completa, precios verano, en familia distinguida. Paseo Recoletos, 12. (T)

PENSION económica en familia, sitio céntrico. Magdalena, 8, tercero izquierda. (T)

ESTABLES, cuatro pesetas, pensión completa. San Bernardo, 2, segundo izquierda. (2)

PENSION Castillo. Arenal, 23; católica, calefacción. Teléfono 11091. (T)

ROYALTY. Pensión distinguida, todo confort, matrimonios, individuales, precios económicos. Santa Engracia, 5, segundo. (T)

EN casa distinguida señora honorable cede exterior, máximo confort, trato familiar, esmeradísimo; precios moderados, referencias. Teléfono 41456. (8)

GRATUITAMENTE proporcionamos buenísimas pensiones, habitaciones particulares. Príncipe, 4. (3)

PENSION, Alcalá, 94, principal derecha. Habitación para dos amigos. (T)

HABITACIONES confortables. Estables. Casa familiar. Infantas, 26, principal. (10)

HABITACION con, sin, teléfono, baño, calefacción, ascensor. Cárceles, 13, primero (Argüelles). (5)

OPOSITORES: Hospedaros Paz, 23 (junto Sol); tendréis economía, descuentos. (7)

PENSION Martín. Habitaciones plaza Santa Ana. Precios económicos. Huertas, 3, primero. (T)

CASA particular, espléndida habitación, confort, matrimonio, dos amigos. 61176. (V)

UNO o dos en familia, matrimonio, casa moderna, pensión completa. Doctor Cortezo, 15, segundo. (V)

ANUNCIOS todos periódicos. Agencia Reyes. Preciados, 27 (plaza Callao). Descuentos. 21333. (18)

PENSION Vizcaína. Confort, abonos, cubiertos. Plaza Santa Bárbara, 4. (V)

DISTINGUIDA pensión, comida excelente, baños. Teléfono 40609; desde 7,50. Hilarión Eslava, 6. Casa las Flores. (5)

RESIDENCIA Internacional Señoritas. Mayor, 71 moderno. Pensión completa desde 195 pesetas. (10)

EN familia, exterior, confort, con, sin. Rodríguez San Pedro, 63, principal. (E)

SEÑORA vienesa cede habitación fresca, confort, teléfono, gran terraza. Hermosilla, 84 moderno. "Metro" Goya. (T)

ESTABLES, próximo Sol; habitaciones exteriores, tres platos, teléfono, baño, 4,50. Arrieta, 8, entresuelo izquierda. (2)

PENSION Arenal. Confort, 6 pesetas. Mayor, 14, primero. (2)

FAMILIA distinguida daría pensión confort, próximo plaza Colón. Teléfono 48286. (2)

CERCA Salesas, matrimonio, compañeros, caballero, confort, particular. 42043. (E)

ALQUILO habitaciones con, sin, baño. Guzmán Bueno, 8, principal B. (3)

PENSION confort, dos, tres amigos; comidas independientes, económica. Alberto Aguilera, 34. Moya. (3)

HABITACION fresquísima, baño, teléfono, con, sin. Lombía, 8, bajo C derecha. (3)

PENSION Areneros. Casa fresquísima, 7 pesetas. Alberto Aguilera, 5. (8)

TOLEDO, 49 moderno, tercero izquierda; habitaciones económicas caballeros. (7)

FAMILIA honorable cede en Gran Vía habitación gran confort a caballero, dos amigos o matrimonio. Informarán: 20410. (9)

FRESQUISIMO, amplio gabinete, teléfono, confort, económicamente. Jorge Juan, 85 ("Metro" Goya). (16)

SEÑORA ofrece habitación confort, teléfono, exterior, matrimonio extranjero o dos amigos. Alcalá, 94, primero derecha. Escalera izquierda. (18)

HABITACIONES exteriores, ascensor, teléfono, baño, con o sin. Goya, 109, primero A izquierda. (V)

SEÑORAS ceden habitación señora, caballero. San Roque, 1, principal derecha. (A)

FAMILIA ofrece habitación persona honorable, económica. 23860. (A)

PENSION Moderna. Preciados, 27, plaza Callao. Habitaciones exteriores. Precios económicos. (A)

"KINOS". Precios propaganda. Pensión completa: interiores, una persona, siete pesetas; dos, doce; exteriores, una, 9; dos, 14. Ascensor, calefacción, baños, cuatro terrazas. Teléfono 35873. Santa Engracia, 5, terceros (junto plaza Santa Bárbara). (T)

LABORES

DIBUJOS, iniciales, figurines, patrones. "Casa de los dibujos". Carmen, 32. (5)

LIBROS

LIBRO nuevo, "El alma eucarística", por el P. Antonino de Castellammare, O. M. Cap. Educación eucarística del alma en la dulcísima escuela franciscana. Cinco ediciones italianas agotadas en poco tiempo. Precio, 8 pesetas rústica y 9,50 encuadernada. Pídalo a su librero o a Casals, calle Caspe, 108, Barcelona. (T)

"CARTILLA de Automóviles", Arias y Otero, segunda edición. Funcionamiento, manejo, averías del automóvil moderno. Librería Suárez. Preciados, 46. (6)

COMPRO libros, bibliotecas. Voy domicilio. Teléfono 61578. (16)

MADERAS

ADRIAN Piera. Sucursal sexta, calle Don Pedro, 11. (3)

MAQUINAS

UNDERWOOD, Continental Royal, Remington. Mercedes, sumadoras Burroughs, Sundstrand, Dalton, Barret; calculadoras Mira, Walther, Mercedes-Eukild; facturadoras contabilidad. Nuevas y reconstrucción. Master Grade garantizada. Accesorios. Consúltenos precios. Contado, plazos, alquiler. Importadores: Maquinaria Contable. Vallehermoso, 9. (3)

MAQUINAS escribir ocasión a 125, 300, 400, 500 pesetas. Pídanos catálogo gratis. También alquilamos buenas máquinas. Enrique López. Puerta Sol, 6. (9)

NOVISIMO multicopista Triunfo, precio reducido; haréis circulares, copias perfectas. Morell. Hortaleza, 17. (21)

MODISTAS

A. Rilova, de San Sebastián, confecciona 24 horas. Abada, 23, junto cine Avenida. 21387. (4)

BUENA modista, tres pesetas domicilio. Teléfono 60186. (2)

MODISTA ofrécese a domicilio. Cervantes, 1, portería. (T)

MUEBLES

MUEBLES. Veguillas. Desengaño, 20. Camas doradas, plateadas. Veguilla. Desengaño, 20. (10)

CAMAS, muebles esmaltados, lavables, chalets, hoteles. Torrijos, 2. (23)

OPTICA

OPTICAS Arnau. Proveedor Clero, Ordenes religiosas, 15 por 100 descuento; graduación vista gratis, personal competente. Plaza Matute, 4; Conde Romanones, 3. Madrid. (V)

PERDIDAS

CADENA dos llaveros, varias llaves, perdida ayer. Se gratificará, entregándolas. Claudio Coello, 11. (T)

PRESTAMOS

PARA ampliar negocio en marcha urge socio o préstamo 50.000 pesetas. Tormo. Montera, 8, anuncios. (4)

PARA negocio buenas utilidades preciso socio disponga 3.000 pesetas. Garantía absoluta. Escribid: Rex. 759. Pi Margall, 7. (4)

RADIOTELEFONICA

REPARACIONES radios todas marcas. Garantía, rapidez y economía. Vivomir. Alcalá, 67. (T)

APARATOS, las mejores marcas, baratísimos; reparaciones garantizadas. Casa Fuentes. Arenal, 20. (3)

SASTRERIAS

TRAJES caballero, hilo puro, lavables, no dan calor. Camisería Samaral. Conde Peñalver, 16. (3)

SASTRERIA Peinado. Hechura traje, 45 pesetas; vuelvo, reformo trajes. Almagro, 12. (T)

HECHURA de traje, 40 pesetas; vuelta, 25. Arrieta, 9. (5)

TRABAJO

Ofertas

BUEN sueldo ganarán personas residan pueblos, provincias. Apartado 494. Madrid. (3)

100-200 semanales ganarán (localidades provincias) colaboradores, representantes. Apartado 544. Madrid. (5)

NODRIZAS, las mejores; servidumbre todas clases, amas secas, asistentas, modistas proporcionamos mundial gratuitamente, llamando 16279. Palma, 7. (T)

COCINERAS, chicas todo, colócanse mismo día. Leganitos, 33, entresuelo derecha. (5)

INVENTORES. Concedemos cooperación financiera para patentar, desarrollar y fabricar. Nestal. Salud, 14. (4)

REPRESENTACION exclusiva aparatos radio magníficos, cederemos para capitales, partidos judiciales, pueblos grandes, a personas solventes cultas, relacionadas; bien atendida, produce fácilmente mil pesetas mensuales. "Superboy". Apartado 9.021. Madrid. (T)

COLOCACIONES todas clases, pagando después. Corredera Baja, 7, entresuelo. (5)

ADMINISTRADOR para riqueza industrial, disponga fianza 30.000 pesetas, con interés legal; sueldo mensual 500 pesetas. Trujillos, 1. "Cias". (5)

NECESITO socio capitalista, negocio gran rendimiento. Escribir a EL DEBATE, 53052. (T)

COLOCACIONES rápidamente, dependencia, servidumbre; sala contratación. Fénix. Arenal, 26. (5)

AGENTES activos, ambos sexos, tardes. Fénix. Arenal, 26. (5)

REPRESENTANTES en provincias desea fábrica confecciones niños. Escribid: Montero. Preciados, 27, anuncios. (18)

SE ofrece buen empleo a joven soltero, sabiendo correctamente inglés y práctico en soldadura eléctrica por arco. Escribid con testimonios al apartado 1256. Madrid. (T)

ESTOS anuncios, Agencia Reyes. Preciados, 27 (plaza Callao). Grandes descuentos. 21333. (18)

CRIADO-Chófer se necesita en buena familia de Barcelona, que sea muy práctico en los dos oficios. Inútil sin buenas referencias. Escribir con toda clase de detalles y pretensiones al número 9906. Vergara, 11. Barcelona. (1)

NECESITO médico unos cuarenta años para consultorio particular. Informes lunes: Carmen, 16, Prensa. (2)

Demandas

EX comerciante católico, matrimonio sin hijos, se ofrece para ordenanza, oficinas, bancos, portería, colegios, cobrador, completamente informado. Razón: Paseo de San Vicente, 30, segundo derecha. (T)

SEÑORAS: La Milagrosa, institución católica proporciona servidumbre cristiana. 57269. (23)

DONCELLAS, cocineras, amas, nodrizas informadas. Católica Hispanoamericana. Fuencarral, 88. Teléfono 25225. (5)

OFRECESE práctico explotaciones agrícolas, ganadería. Félix Pérez. Honduras, 1, Salamanca. (T)

OFRECESE chica cocina, informada. Modesto La Fuente, 7, portería. (5)

GRATIFICARE 1.000 pesetas por colocación fija ordenanza, conserje, cobrador, chófer. Escribid: Fernán González, 17, entresuelo derecha. Narciso Casado. (T)

FARMACEUTICO se ofrece para farmacia, laboratorio o auxiliar. Escribid: Cerdá. Anuncios. Vara Rey, 8. Logroño. (V)

FACILITO dependencia, servidumbre, garantizada, gratis. Teléfono 20207. (5)

OFRECESE cocinera, doncella, señorita francesa y española para niños. Centro Católico. Dato, 25. 26200. (T)

FRANCESA distinguida acompañará veranear. 59642. (2)

CON garantía verbal, económica, se ofrece matrimonio práctico sin hijos, católico, para porteros. Celia. Prensa. Carmen, 16. (2)

OFRECESE asistenta, buenos informes. Jesús del Valle, 6. (18)

SEÑORA se ofrece acompañar señora o cuidar caballero o señora; bonísimas referencias. Alvarez de Castro, 13, cuarto izquierda. (T)

SERVIDUMBRE informada todas clases facilitamos. Cruz, 30. Teléfono 11716. (T)

TRASPASOS

TRASPASO barato gran local, mucho fondo, sitio comercial primer orden, mucho tránsito, con facilidades pago. Razón: Toledo, 43, portería. (7)

TRASPASO tienda, Toledo, 15, por ausencia, con o sin vivienda. (V)

SE traspasa piso completo, sitio inmejorable. Teléfono 59590. (T)

TRASPASAREIS ventajosamente vuestros establecimientos confiándolos Fénix. Arenal, 26. (5)

FRUTERIA, huevería, dos huecos, con vivienda, poca renta. Teléfono 57233. (2)

GRANDISIMO local traspásase. Hortaleza, 96. (3)

MEJOR sitio calle Alcalá, preciosa tienda un hueco, instalada. Renta 150. Razón: Infantas, 14, zapatería. (4)

TRASPASO colegio acreditado con muebles. Razón: Granja Avícola. Serrano, 16. (T)

VARIOS

JORDANA. Condecoraciones, banderas, espadas, galones, cordones bordados de uniformes. Príncipe, 9. Madrid. (23)

MUDANZAS con camioneta desde 15 pesetas. Teléfono 32244. (V)

ZURCIDORA, tejedora, económica; trabajo perfecto. Ramón Cruz, 80. (T)

EL Maño. Mudanzas, transportes Madrid, provincias, económico. 54135. (5)

OFICINA Belliure. Redacción de documentos. Blasco Ibáñez, 60. (11)

GRANDES viajes a Santander en autocar. Los días 17, 23 y 29 de julio. Informes: Cava Baja, 14. Teléfono 72787. (3)

PINTOR decorador, habitaciones 6 pesetas; garantizo trabajos. Teléfonos 22240, 23474. (11)

SEÑORAS: Arreglo, tiño bolsillos. Príncipe, 22, fábrica. Especialidad encargos. (3)

SEIS fotos carnet, pasaporte, en 8 minutos, 1,50 pesetas. Unicas que se pegan fácilmente. Vittaphot. Príncipe, 4. (T)

TRANSPORTES, mudanzas, camiones, camionetas, guardamuebles económico, traslados Madrid, provincias. Teléfono 60458. (T)

ACUCHILLADO y encerado, 0,70 metro cuadrado. Teléfono 36991. (9)

SACERDOTE o seglar, señora o señorita de cualquier población de España, ¿Quiere usted disponer dignamente de quince pesetas diarias para sus obras de caridad? Escriba al apartado 10002. Madrid. (V)

SANTA Teresa. Espejos manchados los deja nuevos. Teléfono 70530. (2)

CUCARACHAS. Morirán todas con Mata-Cucarachas "Relámpago". Mayor, 25, y demás droguerías. (10)

SEÑORAS, sus bolsos arregla y tiñe Rodrigar. Atocha, 35, entresuelo. (18)

SOLUCIONARA bien sus negocios llevándolos Fénix. Arenal, 26. (5)

CHINCHES. No queda una usando "Mata-Chin". Mayor, 25, y demás droguerías. (10)

MASAJISTA diplomada. Exclusivo señoras. General Pardiñas, 17, principal. (3)

SOMBREROS señora, caballero, reformo, limpio, tiño. Valverde, 3. (5)

VIAJES Alemania resultan muy económicos utilizando marcos registrados y con descuentos considerables. Informes y cheques: Banco Germánico. Carrera San Jerónimo, 26, Madrid. Apartado 380. (18)

MONTE caza arriéndase. Razón: Carmen, 33. Mora. (2)

ACUCHILLADO y encerado, 0,75 metro. Teléfonos 36881, 45524. (T)

VENTAS

JOYERIA Infantil. Alhajas pequeñitas, finas y de imitación. Montera, 7. (V)

CUADROS, antigüedades, objetos de arte. Exposiciones interesantes. Galerías Ferreres. Echegaray, 25. (T)

GALERIAS Ferreres. Echegaray, 25. Cuadros decorativos, cuadros colecciones, cuadros Museos, cuadros religiosos. Exposiciones permanentes. (T)

PIANOS baratísimos, plazos, reparaciones, afinaciones. Puebla, 4. Muñoz. Teléfono 20328. (10)

PIANOS, autopianos, garantizados. Compra, venta, alquiler. Antigua Casa Corredera. Valverde, 20. (3)

CAMAS las mejores y más baratas, del fabricante al consumidor. Bravo Murillo, 50. La Higiénica. (5)

ACUDAN a la liquidación de enseres de bar: cortadora fiambres Universal, 200 sillas, mesas, saturadora, cafetera, mostrador, mesas tresillo, sillones. Alcalá, 10. (2)

SE vende magnífico piso. Teléfono 59590. (T)

VENDESE coto minero 80 hectáreas, antracita primera calidad, próximo ferrocarril. Dirigirse: Apartado 241. (4)

SOFACAMA transforma comedor, despacho, en alcoba. Torrijos, 2. (23)

MAQUINA Singer, tres gavetas, barata. Fernández Ríos, 20, primero cuarta. (3)

PERSIANAS ¡baratísimas! Hortaleza, 76, esquina Gravina. Teléfono 14224. (4)

A 13,50 se liquidan 2.000 camas turcas. Valverde, 8, rinconada. (10)

CAMAS cromadas, garantizadas, últimos modelos, baratísimas. Valverde, 8 (rinconada). (10)

LEÑAS secas calefacciones, domicilio, baratas. Ronda Toledo, 34. Teléfono 70001. (8)

MAQUINA planchar "Hoffman". Avenida Pablo Iglesias, 20. De 5 a 7. Zapatería. (3)

PIANOS, autopianos, armóniums. Gastón Fritsch. Plaza Salesas, 3. (3)

QUIEBRA mueblista, importante liquidación muebles arte, tapices, alfombras, piano cola decorado, comedor lujo, armarios, telas, espejos, relojes. Torrijos, 60, hotel. (2)

DESHECHO taller ebanistería, vendo máquina tallar, chapa, transmisiones, tablones, herrajes. Torrijos, 60, hotel. (2)

VENDO baúl-armario americano, seminuevo. Teléfono 48286. (2)

MOLINO viento elevador agua vendo. Diríjanse: Alcalá, 2, continental. Señor Bernabé. (2)

CONEJOS vendo; visitar finca Ochoteco. Pinto. Estación. Fernández. (2)

MAQUINA escribiendo perfectamente, 125. Cava Baja, 30, principal. (2)

VENDO nevera seminueva, muy barata. Preciados, 11, principal. (4)

VENDESE barato foxterrier pelo duro, un año. Lunes, 2 a 9. Pardiñas, 31. (9)

PERROS raza hermosos Wippet, jóvenes, se entregarían en buenas manos a personas entusiastas. Rafael Calvo, 40. (V)

TRESILLO piel, multicopista "Roneotipp", gramola lujo, muebles, ropas, objetos. Traperos, no. Sagasta, 20. (T)

VERANEO

SAN Sebastián. Mejores pisos, villas, ofrecemos. Internacional. Bengoechea, 3 (Madrid. Príncipe, 1). (5)

TORRELODONES, clima ideal, alquilo hoteles todos precios, verano, invierno, en colonia o monte. Jefe Correos. Teléfono 4. (T)

HOTEL amueblado en Vitoria. Informará L. H. Lequeitio (Vizcaya). (T)

VERANEO Coruña. Ciudad Jardín, chalet amueblado, confort. Razón: Buen Suceso, 18. Madrid. Pérez Lugín, 5, Coruña. (3)

ZARAUZ, villa 20 camas, garage, sobre playa. Teléfono 50730. (3)

ALQUILO barato hotel dos plantas, Villalba; nueve camas. Teléfono 31019. (18)

320 pesetas, Santander, ocho plazas, San Sebastián, Galicia, automóviles nuevos, 0,40 kilómetro. Equipajes gratis. Teléfono 20218. Divino Pastor, 22. (V)

CERCEDILLA. Ocasión. Hotel 8 camas, baño, terraza, jardín, sitio espléndido, 1.650 pesetas. Otro independiente, amueblado, 850 pesetas. Esparteros, 11, principal izquierda. (T)

VERANEO: 600 pesetas temporada, el mejor sitio de la Sierra, a 1.300 metros, casa con 7 camas, piscina, lavadero, columpio y gallinero, en Navalperal de Pinares. Razón: Teléfono 52555. (T)

SARDINERO. Hospedajes, villas y pisos amueblados. Información gratuita. Amigos Sardinero. Santander. (V)

SAN Sebastián. Hospedaje delicioso, espléndidas habitaciones, casa tranquilísima, céntrica, frente playa; baño, ascensor, teléfono (cocinera excepcional). Plaza Guipúzcoa, 2. Diazotero. (V)

VERANEANTES.. Pensión Las Quebrantas. Playa de Somo (Santander). Frente al palacio Magdalena. Soliciten detalles. Alquilo chalet. (3)

LAREDO. Piso cuatro camas, agua, luz, próximo playa, 500 pesetas. Teléfono 10017. (3)

VERANEANTES: Sigüenza, pisos amueblados, cerca pinar. Torija, 10. (5)

HERMOSO chalet rebajado, todas comodidades. Las Rozas. Teléfono 19927. (A)

ESTOS ANUNCIOS SE RECIBEN EN:

Agencia Alas, Alcalá, 12.
Agencia La Prensa, Carmen, 16.
Agencia Ekos, Postas, 23.
Agencia Laguno, Preciados, 58.
Agencia Rex, Pi y Margall, 7.
Agencia Corona, Fuencarral, 6? moderno.
Agencia Publicitas, Av. Pi y Margall, 9.
Agencia Prado, Montera, 15.
Señores Hijos de Valeriano Pérez, Pl. Progreso, número 9.
Agencia Los Tiroleses, Peligros, 2.
Publicidad Alor, Carmen, 36.
Publicidad Domínguez, P. Matute, 10.
Agencia Reyes, Preciados, 27 (Plaza Callao).
Sociedad Alfa Limitada, Ferraz, 82. Teléfonos 40507-45256. Madrid.
Agencia E. Cortés, Valverde, 8, 1.°

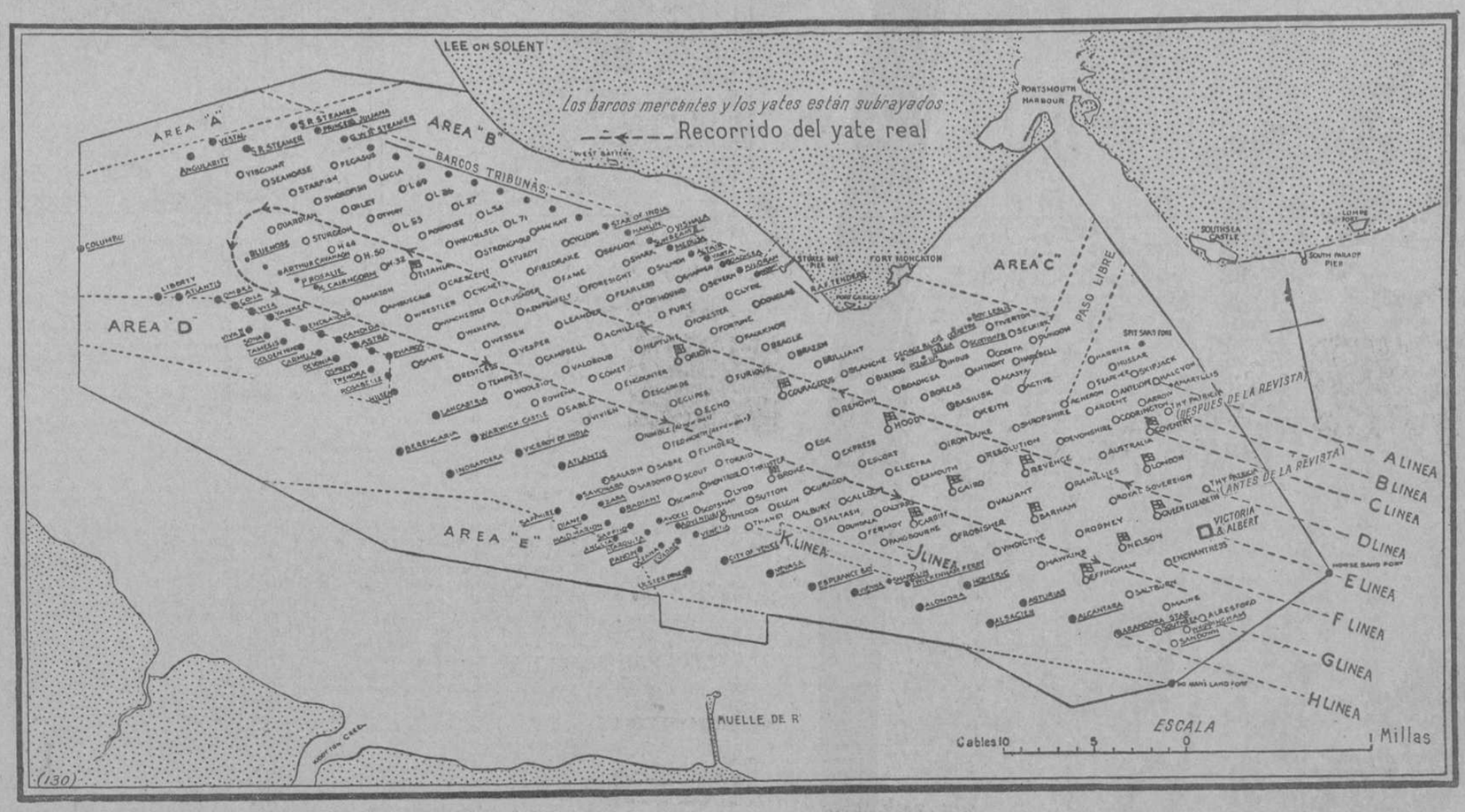
Madrid.--Año XXV.--Núm. 8.000 **EL DEBATE** Domingo 21 de julio de 1935

Doscientos barcos de guerra ingleses desfilan en Spithead ante Jorge V

MEDIO MILLON DE HOMBRES HICIERON SOBRE CUBIERTA EL SALUDO IMPERIAL

Cada barco disparó en honor del rey 101 cañonazos

Esta formidable concentración naval es un homenaje que Inglaterra se rinde a sí misma



(De nuestro enviado especial don Mateo Mille)

Una revista naval es siempre algo vivo; lo mismo que en el acuario se recibe la sensación de ver la fauna submarina tal y como es, con todas las crueldades de la vida en los abismos y sin ese aire de aburrimiento que parece advertirse en los huéspedes de un jardín zoológico, de la misma manera los barcos están en completa libertad, sin el aspecto siempre un poco envasado del que lleva un uniforme que no es de uso común.

La rada de Spithead ha vuelto hoy a ver alineadas las escuadras británicas para festejar las bodas de plata del Rey Jorge V con el trono de sus mayores; quizá no sea tan grande el número de barcos como hubo de serlo en otras ocasiones anteriores análogas, ni sombra de la de la coronación en 1911, ni aun de la de 1924; pero, como entonces—y como siempre—, podemos ver en estas líneas todos los tipos de buques que integran una flota moderna, algunos de los cuales sólo llevan unos meses flotando.

Las líneas de buques se extienden desde la entrada del puerto militar de Portsmouth hacia la de Southampton; en toda la extensión, que es de unas seis millas, sólo corren cinco, pero más cortas todavía hay otras cuatro más que forman barcos chicos y en las que se ha aprovechado la hidrografía de la rada de Spithead para agruparlos. En revistas anteriores, por regla general, sólo se alineaban los barcos de guerra propiamente dichos; esta vez han formado también buques auxiliares dragaminas, como si no se quisiese olvidar que en la guerra pasada no fueron solamente los grandes acorazados, los veloces cruceros y los ágiles destructores los que forjaron la victoria. También puede considerarse como simbólica la presencia de los barcos mercantes y de los pesqueros, en reconocimiento palpable de que el Poder naval lo es todo, lo mismo el obscuro "tramp", que se arrastra por todas las derrotas oceánicas con su panza llena de materias primas, que el barco que pasa sus redes una y otra vez para sacar alimento del fondo del mar. Todos contribuyen a la formación de esta riqueza que es el Imperio británico.

Barcos históricos

Hay barcos que ya pueden considerarse históricos en estas líneas que revista el Rey Jorge V, como última inspección a sus fuerzas armadas; en la semana pasada fué el turno de las aéreas en Headon y de las terrestres en Aldershot. El más antiguo de los doce almirantes que están presentes en esta revista es Fisher, que arbola su insignia en el "Queen Elizabeth" —el "Q. E.", como se le conoce familiarmente entre los marinos ingleses—, que tuvo sus momentos de celebridad en los primeros días de la desdichada aventura de los Dardanelos, y en cuya cámara del almirante se estipularon los detalles a que había de sujetarse la entrega de la Escuadra alemana, circunstancia que se recuerda en una placa de plata incrustada en la mesa del comedor. Era entonces el buque insignia del almirante Beatty, que la arboló en 1917 y la mantuvo hasta el 1919 No lejos del "Queen Elizabeth" está el "Iron Duke"—desmilitarizado en virtud del tratado de Wáshington y que conserva solamente una parte de su artillería y sirve de escuela de tiro—, insignia del almirante Jellicoe en la batalla de Jutlandia y durante todo el tiempo que mandó, como almirante en jefe, las fuerzas navales inglesas. Y finalmente, el pequeño crucero "Cardiff", en cuyo palo flota al viento la insignia del contralmirante Dickens, nieto del famoso novelista; fué el que se puso a la cabeza de las escuadras alemanas, en alta mar, para conducirlas a su tumba de Scapa y Flow. Otros barcos, como el "Coventry", gemelo del "Cardiff", llaman la atención del que llega; el "Coventry" se perdió dos veces y dos veces fué reparado; una de ellas, en aguas rusas, después del armisticio, fué víctima de las minas amigas hasta poco antes. Y al sur de las líneas, sobre la costa de la isla de Wight, se alinean los yates y los grandes vapores de pasaje, hoy convertidos en tribunas flotantes. Entre ellos, al lado del colosal "Berengaria", está el español "Habana".

Salimos temprano de Southampton; buen tiempo, hasta demasiado caluroso. Todo el mundo cree estar obligado a sacar los pantalones de franela, que se antojan reglamentarios a flote, a modo de disfraz convencional. Pasa lentamente por el canal dragado en el caño fangoso que recuerda, salvados todos los respetos, los del arsenal de La Carraca y desfilamos ante Cowes, cuyo edificio del Real Club de Regatas se alza sobre el verde, a poniente de los edificios de esta Meca de las regatas; al doblar la última baliza del canal, metemos a babor y vamos a buscar nuestro fondeadero, cuando suena la corneta con el toque de misa, que levanta todo el mundo de recuerdos de aquellas misas ingenuas de la fragata "Asturias" en que mezclábamos a la Virgen del Carmen, Patrona de la Marina, en nuestras dificultades—mayores que las encontradas posteriormente en los mandos de la carrera, niebla inclusive—, halladas en el cultivo del Cálculo infinitesimal, cuya "serie en Taylor" es aún nuestra angustia en las noches en que la cena fué sobradamente copiosa. Y esta misa a bordo trae a nuestra mente todas las remembranzas de la adolescencia.

Va llegando el "Habana" a su puesto; el viento va refrescando y ante nosotros pasa el "Berengaria" en demanda del suyo.

El saludo imperial

Son las dos de la tarde cuando toda la flota inicia el saludo "imperial": 101 cañonazos cada uno de los casi 200 barcos de guerra ingleses, mil en total, contando "de capitán a paje"; medio millón de personas, sin contar las que acampen en tierra, frente al soberbio escenario de esta revista, que esperan, a flote, el paso del yate real. Se ven las dotaciones formadas en cubierta y el viento nos trae un eco borroso de los "hurrah" reglamentarios con que saludan el paso de su Soberano. Es un pueblo al que su prosperidad le impulsa a sentirse feliz y contento con su forma de gobierno, que no apetece sino una continuación, porque el fin de una guerra victoriosa le ha demostrado una vez más que con el dominio del mar no necesita internarse en aleatorias teorías modernistas. Y el dominio del mar es el exacto significado de estas líneas de barcos grises, que, como en los tiempos de Salamina, pueden hacer exclamar: "Inglaterra está aquí".

El "Victoria and Albert" ha fondeado primeramente en la cabeza de las líneas en que se hallan los acorazados, la fuerza esencial de toda flota, y han ido a bordo todos los almirantes cuyas insignias ondean al viento en sus buques respectivos; luego, el yate real ha comenzado a pasar entre las líneas para revistarlas con la minuciosidad del que fué, sobre todo, oficial de Marina; le precede el "Patricia" y le escoltan yates del Almirantazgo y varios otros buques, entre ellos el destructor "Wipingham".

Se repite el saludo y los buques mercantes, engalanados, rebosan de gente en sus cubiertas. Pudiera decirse que es el momento en que la Gran Bretaña, consciente de su poder, se rinde, homenaje a sí misma. Porque es esta la consagración de toda una política naval que data de los tiempos del clarividente rey Alfredo, muerto en el año 901. Inglaterra es la continuidad.

A continuación de la recepción de los almirantes han ido a bordo del yate real algunos capitanes de barcos mercantes y patrones de pesqueros, porque los hay llegados desde Terranova, como el "Blue nose", sólo para esta extraordinaria ocasión. Luego el "Victoria and Albert", que había fondeado a la cabeza de las líneas, a levante de ellas, ha levado el ancla y ha pasado entre las líneas de buques. Hacia el Este están los mayores, los acorazados y los grandes cruceros, y luego, como disminuyendo, van siguiendo los destructores y los submarinos; pocos de éstos, acaso no pasen de una docena y media. Inglaterra no ha querido disimular tampoco ahora la enemiga hacia la tercera dimensión en la guerra naval, que no ha dejado en exteriorizar desde la famosa frase de Pitt en pleno Parlamento, cuando apenas si se podía decir que el submarino iba a nacer.

El "Victoria and Albert" pasa ante los barcos poco después de las cinco de la tarde; las dotaciones, formadas en cubierta, saludas su paso con los tres clásicos "hurrah"; va pasando lentamente, con su escolta, y cuando termina la revista vuelve a anclar en el mismo sitio que anteriormente. Ha terminado esta primera parte de la revista naval, cuyo segundo acto tendrá lugar mañana, cuando el Rey salga a la mar, a la cabeza de toda la flota, para presenciar los ejercicios tácticos y de tiro al blanco, recordando quizá los tiempos de servicio activo.

Iluminación de gala

En la anochecida aumenta el número de vaporcitos que recorren la rada; esperan la hora del gran espectáculo. Cuando la oscuridad es ya completa, a las diez de la noche, todos los barcos apagamos las luces y hay un instante en que Spithead queda en la penumbra, una penumbra bordeada por las luces de tierra. Y de repente, como en una aparición de cuento de hadas, todos los barcos de guerra encienden la iluminación de gala y brillan las siluetas de bombillas eléctricas, como las joyas sobre el fondo de terciopelo, y la alineación revive; las siluetas grises de la tarde se han convertido en rosarios luminosos que fijan el contorno de estos barcos, que un instante se nos antojan irreales. Hasta que, pasado un cuarto de hora, se oscurecen otra vez, y ahora son todos los proyectores los que pasean por el cielo el pincel de plata de sus haces luminosos; recorren en todas direcciones, siempre hacia lo alto, el horizonte, y cada flotilla y cada escuadra llevan paralelos los suyos, y unos y otros se cruzan veces y veces. Y cuando todos se han unido en un cono gigantesco que produce un murmullo de admiración, se ha hecho la oscuridad otra vez y han vuelto a aparecer las siluetas luminosas. Por espacio de dos horas el juego se repite... Finalmente se hace la oscuridad y todos volvemos a encender las luces; sólo parpadean las señales de barco a barco, como si con sus guiños quisieran advertir que Inglaterra está alerta.

El desfile

En la mañana del 17 empieza el desfile; ya a las tres de la madrugada salen los submarinos; a las seis comienzan a ponerse en movimiento los barcos de superficie. Primero las flotillas de destructores, con sus cruceros insignia en cabeza, van tomando rápidamente la formación y en dos columnas se alejan... Desde el punto a que nos hemos trasladado a las dos de la madrugada, la visión es magnífica; vemos venir las flotillas, hasta que, ya cerca del "Habana", evolucionan y alcanzan la formación. A poco menos de una milla, el "Victoria and Albert", izados en sus palos el pabellón real y la insignia del primer Lord del Almirantazgo, sir Bolton Eyres, teniente de navío retirado, que no quiere, al parecer, seguir en la política, va viendo desfilar los barcos. Cuando ya todas las flotillas se van perdiendo en el corto horizonte de esta mañana húmeda y nubosa, comienzan a pasar la escuadras de cruceros. Los cuatro "Frobisher", cuatro "Cairo", con el "Cardiff" a la cabeza, los cuatro modernísimos "Neptune" y otros cuatro del tipo Wáshington, tan poco estéticos de apariencia, como discutibles militarmente.

Avanza entonces el yate real y tras él se alinean impecablemente las dos divisiones de acorazados; cinco "Queen Elizabeth", con éste a la cabeza, y cuatro "Royal Oak", y entre ambas navega el "Iron Duke", con su silueta ya un poco pasada de moda, que quizás llene de recuerdos la mente del almirante Jellicoe, que, a bordo de este acorazado, tuvo en sus manos la suerte del Imperio Británico el día de Jutlandia. Y cierran la marcha el "Nelson" y el "Rodney", con su absurda silueta, como si los ingleses hubiesen renunciado deliberadamente a que en sus barcos se aúnen, como antaño, elegancia y eficiencia. Y hay un momento en que, mirando hacia Poniente, se ofrece a nuestra vista la línea de las moles grises que se va tras el yate real, a distancias perfectamente iguales de barco a barco, como si fuese un juego el manejo de estos mastodontes. Como contraste, desfilan dos cruceros de combate, el "Hood" y el "Renown", esbeltos de línea como dos caballos de carreras, hasta el punto de que las cuarenta y cinco mil toneladas del primero no dan sensación de pesadez. Y cierran la marcha dos portaaviones, el "Courageons" y el "Furosus", que dan la nota final con su aspecto raro, como si fuesen construidos con un "meccano" por un niño travieso y en un rato de malhumor. Ha terminado...

Los barcos doblan la punta extrema, y los vemos arrumbar hacia el Sur para dedicar la jornada a ejercicios de todo género; los mercantes de todas las banderas y los infinitos yates van levantando sus anclas, y la desbandada se inicia, porque la flota inglesa se disgregará en la mar, y todos los barcos regresarán a sus puntos de destino; los pertenecientes a la escuadra del Mediterráneo harán escala en Gibraltar y los de la del Atlántico se distribuirán entre los puertos de la metrópoli para la semana naval, que ha de tener lugar a fines del mes y durante la cual el público puede visitarlos libremente para que aprecie por sus propios ojos cómo se invierte el dinero que da confiadamente para que la Marina siga velando por la existencia del Imperio.

A FIN DE MES SE CELEBRARA LA SEMANA NAVAL TRADICIONAL

El público podrá visitar libremente todos los barcos

Así apreciará cómo se invierte el dinero para que la Marina inglesa siga velando por el Imperio

Entre Spithead y el Canal

OCTAVILLAS DE VIAJE

En plena revista.—Pasó el «Victoria and Albert» a nuestra vista entre las líneas D y E que encabezan el crucero «London» y el acorazado insignia de la flota del Mediterráneo «Queen Elizabeth». Mientras vuelve, a una marcha de diez nudos, después de recorrer todo el área de la revista, que ocupa doce millas, los planos de mano y los gemelos nos dan idea aproximada de lo que es esta formación de 160 barcos de guerra, mercantes y de pesca, presenciada desde tierra y desde otras embarcaciones por un gentío que se calcula en más de un millón de personas, gran parte de las cuales ha pasado en vela la noche anterior. La enguirnaldada selva flotante se pierde de vista a nuestra derecha, mientras a lo largo de ella el yate real desfila precedido por el «Trinity house yacht Patricia» y seguido por el también yate «Enchanteress», a cuyo bordo está el estado mayor del Almirantazgo. Dícennos que en él va un príncipe español, marino como Jorge V, que tampoco, como él, nació en la grada inmediata al trono de su padre, esperanza de muchos, incógnita para todos. Pero ni antes ni ahora, que ya vuelve el navío real, le vemos a él, si es que se va. A quien sí distinguimos con los prismáticos, más cerca esta vez de nosotros, es al Soberano objeto del insuperable homenaje, cuya silueta, rematada por el tricornio del gran uniforme de almirante, se dibuja clarísima sobre el horizonte. Se oyen las músicas tocando el himno, las aclamaciones de ordenanza; pero a bordo de nuestro barco civil, como no hay para qué vitorear, nadie vitorea. No es práctico. Iba a decir que no es necesario. Pero tampoco es necesario emocionarse ante una bandada de aeroplanos y en este momento los pasajeros han perdido por ella la impasibilidad. Verdad es que son más de ciento cincuenta aviones los que, de pronto, viniendo desde remotísima lontananza, golondrinas al principio, águilas después, han venido a cruzar sobre nuestras cabezas. Ahora abaten el vuelo como para rozar los palos del yate regio. Ahora se remontan y se pierden en la inmensidad. Ha habido hasta aplausos.

Iluminación de la flota.—El último número del programa de la fiesta jubilar no se ha hecho esperar ni un momento. Con puntualidad impecable, a las diez en punto, sin segundos de más ni de menos, un ramillete de cohetes rojos, blancos y azules, ha dado la señal desde el barco del Rey. Instantáneamente, de súbito, a la vez, se han iluminado todos los barcos de la escuadra: los grandes, en todas sus líneas; los pequeños, siguiendo el dibujo de su adorno de banderas. Muchos de ellos lucen la G y la R, anagrama de Georges Rex. El golpe de vista es tan deslumbrador, la mutación tan rápida, que, ¡al fin!, se oye un ¡oh! de admiración formidable.

Hasta donde la vista alcanza, todo es fiesta de luz sobre el mar. La misma luna, redonda, rojiza, parece empalidecer ante tanto esplendor. Es una noche ideal, estrellada, todo lo diáfana que estas latitudes permiten. Pero sólo la vemos a breves intervalos: los que dejan los fuegos luminosos de las escuadras.

Estas se han apagado de pronto para vestirse poco después con encajes de bengalas. Tres minutos más y las bengalas se suicidan en un rapto de demencia contagiosa, zambulléndose todas en el mar. Ahora, todos los proyectores, tras un brevísimo eclipse en sombra, se ponen a jugar con las tinieblas: ora descubren otro barco y lo tiñen de radiante nitidez, ora alargan los brazos azules hasta cosquillear en las nubes, ora se abren en abanicos, y los sendos varillajes se cruzan entre sí o se esfuman en la lejanía. Otro eclipse, y una inmensa floración de "bouquets" de fuego brota simultáneamente sobre cada uno de los barcos, que luego quedan envueltos en vapores rojos, azules y blancos.

En alta mar. Las maniobras finales. Nos dormimos ayer, deslumbrada la retina con tanto resplandor. La noche parecía aurora; el hosco mar norteño, un lago meridional iluminado para la naumaquia. Dijérase que hasta los «dreadnougths", medrosos, imponentes, se habían metamorfoseado, blancos, esplendentes, en risueñas naos de apoteosis. Y mucho de apoteosis tenía para Jorge V lo que alguien ha llamado su "Ascot del mar"; la cuarta de sus grandes revistas navales, ninguna comparable a ésta. Hoy, en cambio, todo ha amanecido gris; gris el cielo, gris la rada, grises los barcos. Tras el yate real, que hace un momento se fué hacia alta mar, van desfilando, sumisas, una por una —arriando, por turno, antes de salir, los festeros perifollos — las grandes moles guerreras, las pequeñas focas marciales, los submarinos monstruos, los extravagantes "aircrafts", como el "Courageons", que tiene púas como un erizo y terraza como un salón de baile. Van sólo de maniobras: espeluzna pensar lo que esto será en son de guerra.

Ahora, a distancia, nuestro trasatlántico, curioso, va detrás. No nos dejan interponernos en la zona de ejercicios, que sólo vemos de refilón. A los profanos nos parece que aquel pabellón rojo sobre un crucero aislado es señal de un blanco de fuego, que aquella interminable hilera es una línea de combate, aquélla una escuadra de reserva, otra auxiliar, otra simula el enemigo. Todo imponente, aterrador, todo dando la razón a este gran pueblo cuando ayer mañana en aureola, triunfales las aguas de Spithead. Pero los españoles, en impresión final del magno espectáculo, que es también magna enseñanza, nos ponemos tristes, muy tristes, y volvemos a pensar en Felipe II, en América perdida, en Baleares, en Canarias, en Gibraltar. Mas, ¿quién lo creyera? Tampoco los ingleses están satisfechos del todo.

Idólatras del mar, todo sacrificio les parece poco para él. Y aun en esta hora de economías, el "Daily Telegraph" de hoy pide perfeccionamientos, advierte deficiencias, afirma esperanzado que la enorme máquina está pidiendo no descuidarla para no quedarse atrás. ¡Lo mismo que en España!

F. DE LLANOS Y TORRIGLIA

III.ª FERIA de RESTOS

¡YA ESTA AQUI LA OPORTUNIDAD ESPERADA TODO EL AÑO!

¡Artículos magníficos a precios más bajos que costó fabricarlos.

¡¡No son saldos!! Son restos sobrantes de nuestras fábricas.

MEDIAS FINISIMAS. Seda artificial. Valían 4 y 5 pesetas; a 1,90

MEDIAS DE MALLA. Los calados de más moda. Valían 7 y 8 pesetas. Ahora a 3,90

CALCETINES CANALE. Hilo Escocia. Valían 7 pesetas lote tres pares. Ahora 4,40

CAMISAS DE PUNTO. Todas las medidas. Valían 4 y 5 pesetas. Ahora a 1,90

CAMISAS DE POPELIN. Valían 10 y 12 pesetas una. Ahora, bolsa con dos camisas por 12

CAMISETAS DE SEDA. Valían 5 pesetas. Ahora a 1,90

BLUSITAS Y JERSEYS. Restos de nuestra fábrica. Valían 20 y 25 pesetas. Ahora 8,75

PRECIOSOS VESTIDOS. Punto fino. Para campo y playa. Valían 45 y 50 pesetas. Ahora 24

¡¡VISITENOS cuanto antes; los primeros elegirán mejor!!

ALMACENES QUIRÓS

PI Y MARGALL, 5 - MONTERA, 7 - PRECIADOS, 13

FUENCARRAL, 92 - ROMANONES, 7 - LUCHANA, 15

Hoy será consagrado el nuevo Obispo de Osma

PALENCIA, 20.—Mañana, a las nueve y media de la mañana, se celebrará en la Catedral la consagración del Obispo electo de Osma, por el Arzobispo de Granada y administrador apostólico de Palencia, asistido del Obispo de Túy y administrador apostólico de Santiago y del Obispo de Curio y administrador apostólico de Ciudad Rodrigo.

Apadrinarán al nuevo Prelado el Cabildo catedral de Palencia y doña Manuela de Bedoya y Jofre de Villegas y el conde del Valle de Pendueles.

Los agricultores en favor de Roosevelt

WASHINGTON, 20.—Los agricultores de algodón del Sur preparan, según se informa, una "marcha sobre Wáshington" semejante a las realizadas por los veteranos por la cuestión del Bono Soldado, para defender el programa agrícola de la administración, ya que el Senado está discutiendo las enmiendas de la Administración de Ajuste Agrícola, que han sido objeto de controversias, para fortalecer el estatuto. Entre las enmiendas propuestas se incluyen la extensión por dos años del acta Bankshead sobre el control del algodón, que el juez federal de Sherman (Texas) ha declarado, aunque no de una manera oficial, "clara y completamente anticonstitucional", al conceder una orden contra la recaudación por el Gobierno de los impuestos sobre las manufacturas de algodón.

Entre tanto, el Gobierno ha perdido nuevos casos de demandas contra la Administración de Ajuste Agrícola en los Tribunales federales inferiores.—**United Press.**

Cincuenta muertos por el calor en EE. Unidos

A 70 grados en el Turquestán

CHICAGO, 20.—La ola de calor ha causado cincuenta muertos.—**United Press.**

* * *

NUEVA YORK, 20.—El fuerte calor reinante y las violentas tormentas que se han registrado en el Este de los Estados Unidos han causado más de cuarenta defunciones.

En Chicago, donde la temperatura llega hasta 35 grados centígrados a la sombra, siete personas han fallecido a consecuencia de insolaciones.

En Nueva Inglaterra, nueve personas fueron alcanzadas por chispas eléctricas, pereciendo carbonizadas.

En el Turquestán

MOSCU, 20.—Comunican de Achabad a la Agencia Tass que, en los últimos días ha reinado extraordinario calor en todo el Turquestán, rebasando en muchos grados las temperaturas habituales en el Asia central.

En la capital de la región el termómetro ha llegado a marcar de 70 a 75 grados centígrados.

Reinan además vientos abrasadores que han causado grandes daños en las cosechas y se teme que éstas se sequen completamente antes de la siega.