

LA SITUACION DE BARCELONA

El debate de ayer

Desde el primer momento creímos, y los hechos han venido a darnos la razón, que el debate entablado en el Congreso acerca de la situación de Barcelona sería completamente estéril. No era fácil deducir consecuencias de las promesas llevadas a la Cámara, y el debate, por otra parte, carecía de oportunidad cuando lo más urgente es la constitución del Congreso a fin de que su actuación pueda tener toda la eficacia necesaria.

Era lógico que el Sr. Besteiro sintiera impaciencia, o mejor dicho, tuviera necesidad de hablar del tema, ya que entre los elementos obreros, y por virtud de una confusión de términos a que desgraciadamente y por desconocer los problemas sociales los que han pretendido estérilmente resolverlos desde el Gobierno, hay muchos que acusan de traidores a los socialistas por no poner demasiado empeño en defender a... los obreros barceloneses, dicho sea así aunque ello contribuya a que perdure el equívoco. Esa necesidad quedó satisfecha; pero seguramente no lo quedaría el líder socialista.

La intervención que el Sr. Besteiro logró de los jefes de grupo forzosamente había de resultar inútil: tal como el diputado socialista planteaba el problema, los jefes de grupo no podían entrar en su discusión; naturalmente habían de condenar toda transgresión de las leyes; pero, esa misma condenación comenzó por hacerla el Gobierno, y en este punto, ni había ni podía haber divergencias. Podía determinarlas el concepto distinto que cada grupo parlamentario pudiera tener de la conducta que debía seguirse ante los problemas planteados en Barcelona; pero ese concepto tampoco era el actual momento oportuno para que fuera manifestado. Nada hubiera perdido, pues, el Sr. Besteiro con aguardar a que constituido el Congreso el debate pudiera ser planteado con toda la necesaria amplitud y cada cual tuviera ocasión propicia para manifestar el resultado de los estudios que de él tenga hechos.

Por otra parte, de momento al menos, esas manifestaciones holgaban, puesto que la mayoría, todos los jefes de grupo, tienen ya manifestado reiteradamente lo que piensan, y algunos han hecho más que manifestarlo, puesto que han actuado cuando han sido Gobierno, de acuerdo, naturalmente, con su manera de ver los problemas de que se trata. Así el señor conde de Romanones pudo responder a la alusión del Sr. Besteiro, recordando cuál fue su conducta en el Gobierno que presidió.

Por estas razones, repetimos, el debate había de carecer de la necesaria intensidad y es lógico que el caro colega *El Sol*, pueda decir: «El debate entablado en el Congreso sobre la política social que se practica en Barcelona se ha caracterizado por la vaguedad y la blandura. Fuera de los acusadores, casi nadie ha llegado a una condenación enérgica. Por muy mala nota que tenga el Parlamento, hemos de convenir en que en este caso ha reflejado exactamente el estado de la opinión pública, que, concerniente a esa política, es la falta de reacción contra ella. En realidad, pocas veces se ha visto, como ahora, el hecho de que una política contra el derecho de asociación haya provocado menor opinión pública. Y este hecho debe hacer reflexionar a todos, especialmente a los obreros.»

En este sentido, pues, aún debe reflexionar más hondamente el Sr. Besteiro sobre lo que, a nuestro juicio, ha sido un error de táctica a que le ha llevado la equivocación en que frecuentemente suelen incurrir los políticos de no contar para nada con la opinión pública o, cuando más, de considerarla como tal la opinión de las gentes que los rodean.

También tiene razón el mismo colega al afirmar que «la fuerza de un partido o de una clase no consiste sino en el respeto, en la irradiación y la adhesión indirecta que le prestan las demás clases o partidos.»

Fué, pues, la de ayer, otra tarde perdida cuando nos interesaría, sobre todo, ganar tiempo para llegar a la constitución del Congreso en provecho de los intereses nacionales, y es lástima que diputado de tanto talento como el líder socialista, que había provocado el debate, no se diera cuenta de que ese había de ser el único resultado posible de una discusión que en otros momentos pudo ser muy interesante, pero que ahora resultaba completamente extemporánea.

Llegada a Vigo del Sr. Francos Rodríguez

VIGO 11 (5 tarde).—El «paquebot» francés «Massilia» ha entrado en el puerto.

En él ha llegado el Sr. Francos Rodríguez; ha sido cumplimentado por el alcalde quien le rogó que demorase su regreso a Madrid para ofrecerle un banquete; pero el Sr. Francos Rodríguez, rehusó el honor por encontrarse delicado de salud.

Mañana saldrá para Madrid.

LO DEL DIA

La crisis del trabajo

En Francia el Parlamento discute la cuestión del paro forzoso.—El programa mínimo de la Confederación Nacional del Trabajo.—El paro en Inglaterra

La crisis del trabajo aborda ya un periodo de algidez. Gobiernos, Parlamentos, entidades obreristas y Prensa, sienten honda preocupación y buscan rápidas soluciones al problema. La situación que se avecina es realmente grave. En España, parece como siuviésemos resuelto este conflicto que hoy fija la atención del mundo entero.

Discurso de M. Daniel-Vincent

PARIS 11.—Cámara de Diputados. Se discuten las interpelaciones sobre la crisis del paro forzoso.

El ministro del Trabajo, Sr. Daniel Vincent, contestando a varios oradores, dice que calcula en unos 100 o 120.000 los obreros parados en toda Francia, habiendo sido socorridos y siguiendo siéndolo 47.124, siendo de advertir—añade—que la mayoría de los obreros parados forzosamente repugnan en hacerse inscribir en las listas de socorro.

El ministro cree que para resolver, o cuando menos aliviar lo más posible esa crisis, deben aplicarse primero las siguientes medidas: Reducción de las horas de trabajo; repatriación de los obreros extranjeros y emigración de los obreros franceses hacia los centros de Francia, donde se les pueda dar ocupación.

La crisis actual, opina el ministro que se debe principalmente a las restricciones que, voluntariamente se han impuesto los consumidores.

Refiriéndose luego el Sr. Daniel Vincent a la cuestión de la mano de obra extranjera, dice no se trata en ningún modo de aplicar un proteccionismo que cerraría las fronteras de Francia. Francia queda abierta para todos, pero los obreros extranjeros deben someterse a las leyes que reglamentan esta cuestión.

En lo que concierne a la llegada cada día por la mañana a Francia de numerosos obreros belgas, ello constituye una tradición secular y no se plantea en nada, ni para nada, la cuestión de perjudicar a la fraternidad de belgas y franceses, ni a la vida común de Francia y Bélgica.

El Sr. Daniel Vincent, dice que la Oficina Nacional del Trabajo reglamentará la cuestión de la mano de obra extranjera de conformidad con las leyes.

La crisis de paro forzoso, añade el ministro, no afecta tan sólo a Francia sino también a Inglaterra, en donde hay más de un millón de obreros parados, viéndose numerosos cortejos de ellos, recorriendo las ciudades en demanda de pan u ocupación; a los Estados Unidos, en donde hay dos y medio millones parados; a Alemania, en donde hay 420.000, y a otras naciones neutrales. La situación como se ve, es más favorable en Francia.

siendo ello debido a la actividad múltiple de su producción.

El programa de la Confederación general del Trabajo

PARIS 11.—La mesa de la Confederación general del Trabajo, llevando a la práctica las declaraciones que hizo estos últimos días ante el Comité nacional confederal, acaba de dirigir a las organizaciones sindicalistas y a los trabajadores organizados su proyecto de programa mínimo.

En este proyecto que, en su conjunto, reproduce el de 1919, la Confederación general del Trabajo, reclama la facultad para los productores de exponer su opinión; protesta contra las medidas represivas y pide una amnistía general y absoluta.

Además, pide sea reconocido en absoluto el derecho sindical para todos; la extensión a los obreros del campo de todas las leyes y garantías concedidas a los obreros; el reconocimiento integral del derecho sindical a los extranjeros que trabajan en Francia, y una reglamentación internacional que asegure la reciprocidad en el trato a los trabajadores de todos los países.

También formula las siguientes reivindicaciones de carácter general:

Nacionalización, industrializada de los grandes servicios e industrias esenciales; instauración del control obrero sobre todas las empresas u explotaciones particulares y organización nacional de la producción bajo el control de un Consejo formado por representantes del Gobierno, de las organizaciones productoras y de los consumidores.

El paro en Inglaterra

LONDRES 12.—La Compañía de carbones, hierros y acero de Etwale (Sur del país de Gales), comunica que el día 26 del actual tendrá que cerrar sus minas de carbón, toda vez que sus importantes fábricas y talleres metalúrgicos, casi no trabajan por falta de encargos.

De llevarse a efecto, quedarán sin trabajo en aquella región unos 20.000 obreros.

En la semana última el número de obreros sin trabajo fue de 1.108.000, y en la anterior, de 1.065.000.

Los hombres y Los hechos

Un diputado se asfixia

El Sr. Díaz de la Cebosa, es un temperamento sanguíneo, un hombre veheméntísimo. Cierra los puños al accionar con la actitud del que aguanta pocas bromas y sabe hacer prevalecer sus convicciones con la fuerza muscular. Saca una temible evocación que atruena al adversario, costumbre adquirida en los debates de cafetería, en el que suelen vencer los más poderosos en pulmones. Se congestiona, se pone cianótico, apoplético.

«Yo me asfixio en esta atmósfera!» exclamó ayer en uno de sus discursos-trombas, al ver como en los bancos de la mayoría cuanto más imponentes eran sus rugidos y más espantables sus ademanes, más y más se reían los diputados.

El Sr. Díaz de la Cebosa se asfixiaba efectivamente. Colocado bajo la tribuna de la Prensa, su alentar poderoso, ponía un resaca de palomas blancas en las cuartillas de los periodistas.

¿Cómo se atrevían a sonreírse siquiera los representantes de la Nación, cuando el, henchido de indignación, clamaba contra el Sr. Martínez Anido, que había tenido la osadía de enviar a la cárcel a los comerciantes acreditados con treinta años de «explotaciones» en su negocio? ¿Era esto para tomarse a risa?

Sulfurado el Sr. Díaz de la Cebosa, dejó una estela de ruidos y resoplidos en el ambiente del salón de sesiones. Tuvo que venir a última hora de la sesión el flemático Sr. Vilórica, a hablar sobre un pleito de policía local, con una tranquilidad digna del habitual frecuentador de salones de fumar, con las manos en los bolsillos de la americana, con una «posse» del hombre a quien todo se le da un bledo...

«Oh sí! El antipoda del Sr. Díaz de la Cebosa, es a no dudar, el nunca bien ponderado señor Vilórica.»

Política y terrorismo

H. y cosas que no se conciben. A cualquiera se le alcanza, que determinados oficios y profesiones que implican rudeza física y mental, sugieran en los hombres ideas extremistas, radicales, revolucionarias: un hombre en lucha con el mineral de hierro, educado con el estruendo de los barrenos, debe tener ideas, realmente explosivas; pero el hombre hecho a trabajar pastas pectorales, a ligar jarabes y moldear balsámicas pastillas, parece que debe ser un hombre de temperamento tranquilo, de ideas morigeradas, de actos dulces y blandos.

Hoy nos enteramos de que los farmacéuticos de Barcelona son unos señores terroristas en las ideas, ya que no en los procedimientos, que emplean exactamente los mismos argumentos coactivos que los obreros del Sindicato metalúrgico, o que los fornidos y recios mineros.

Han constituido los boticarios su Asociación, verdaderamente peluculesca, con su régimen terrorista y todo. ¿Que un farmacéutico no se atreve a cumplir los mandatos del Comité Secreto? Pues se le combate a muerte, se le hace imposible la vida, se llega a poner frente a su no sindicada farmacia, otra donde los récipes se regalan al público.

Nos escalofría pensar a dónde se hubiera llegado, de no descubrirse esta Asociación. Figúrese el lector, si un día el Comité ordena que se fueren las dosis de los medicamentos recetados por tal médico para cual enfermo, porque el médico o el enfermo no eran gratos al Comité, ¿quién se libraría de una muerte cierta? ¡No, por Dios! Que no se sindiquen los depositarios de las mágicas panaceas. ¡Sería tragedia!

Y si dan en ello, aconsejamos al lector que se constituya en sindicato de defensa, y no tome absolutamente ninguna medicina. Por sí o por no, siempre irá ganando.

CUESTIONES SOCIALES

Desde Barcelona

Detención del Sindicato de Farmacéuticos

BARCELONA 12.—La Jefatura de Policía ha publicado la siguiente nota oficiosa referente al Sindicato de Farmacéuticos:

«En el domicilio social del Sindicato farmacéutico, sito en la calle del Buen Suceso, número 12, primero 1.ª, se practicó por mandamiento judicial un registro, a presencia del conserje de dicho Sindicato, incantándose la Policía de 63 archivadores con correspondencia de provincias; cuatro libros de actas, una libreta donde constan los nombres y domicilios de todos los asociados de esta capital, una libreta registro oficial de socios, otro registro de la Comisión del Comité directivo personal, otro de la correspondencia oficial, dos sobres cerrados con letras de cambio, cuyos nombres y cantidades figuran en los mismos; una libreta de cuentas, acusos de recibo del Sindicato, tres copias de los estatutos del Sindicato, 12 letras de cambio en blanco, de 65 céntimos, siete letras de cambio, acompañadas de documentos firmados por los interesados, todas diferentes, y una de estas letras anulada; 14 sellos en tinta del Sindicato, con distintas inscripciones, y un paquete conteniendo cédulas aclaratorias pertenecientes al Sindicato.

Han sido puestos a disposición del Juzgado de guardia los individuos de la Junta directiva del Sindicato, llamados: José Segala, Alvaro Massó, Enrique Cintró, Antonio Miró, Juan Bautista Morató, a quien se ocupó una pistola automática; Javier Palomas, Javier Aragón, Rosendo Dou y José Garreta.

El Juzgado de guardia pide 10.000 pesetas a cada uno para ponerlos en libertad.»

Las coacciones del Sindicato

BARCELONA 12.—Parece ser que el Sindicato de Farmacéuticos funcionaba como los Sindicatos obreros. Se fijaba un plazo de veinticuatro horas para cumplir los acuerdos del Comité.

Desde 45.000 pesetas ha ascendido el capital del Sindicato a 900.000 y numerosas letras de 1.000 pesetas, que los socios se obligaban a aceptar y que se ponían en circulación cuando no cumplían las órdenes del Comité.

Además, se declaraba el boicot a los sindicatos y a los mayoristas que trabajaban con esquirolas. Tenía a sueldo a varios inspectores para vigilar los actos de los sindicatos, y si alguno de ellos pretendía manutirse de la tiranía, se establecía una farmacia inmediata a la del rebelde, repartiéndole los gastos a prorrato hasta que se conseguía la sumisión o la ruina del perseguido.

Dos sindicalistas detenidos

BARCELONA 12.—La fuerza de la Comandancia de Mozos de escuadra, ha detenido a los sindicalistas Matías Liera y Antonio Carrulla.

Al primero se le ocuparon un punzón triangular y un paquete de libros anarquistas, y al segundo, el «carnet» del Sindicato único.

La Confederación Nacional del Trabajo publica un manifiesto

BARCELONA 12.—Ayer circuló un manifiesto de la Confederación Nacional del Trabajo, en el que se trata de la persecución a los sindicalistas y se elude la responsabilidad de los atentados. También se da cuenta del resultado del boicot internacional a los productos españoles.

El Sindicato libre al lado del gobernador

BARCELONA 12.—Al ministro de la Gobernación se le ha cursado el siguiente telegrama:

«Nombre Sindicatos libres Barcelona, Delegación Sans, San Andrés, Clot y Gracia, con domicilio central, Sacristán, 4, y sus federados Badalona, Mataró, Tárrega, Igualada, Tarraça, Reus, Sabadell, Hospitalet y Cornellá, protestamos enérgicamente, como obreros que vivimos del trabajo, de las frases diputado Guerra del Río tratándonos de bandidos, y hacemos presente nuestra simpatía y entusiasta felicitación al excelentísimo señor gobernador civil, general Martínez Anido, y al jefe superior de Policía, general Arlegui, por su acertada gestión contra el terrorismo. Y para deshacer anónimo, firmamos: Presidente Unión Sindicatos libres oficios varios, Cabeceras; lámparas eléctricas, Roig; metalurgia, Santa María; mercantil, Sales; camareros, Talafont; alimentación, Cincin; Artes gráficas, Franc; cocineros, Rapello; productos químicos, Ródenas; construcción, Mallaré; ramo del agua, Oliva; ferrocarriles, Penarroya; tranviarios, Bertrand; textiles y fabriles, Arnou; caucho, Castani; piel, Bartomeu.»

DIARIO UNIVERSAL

tenía, desde el Otoño, proyectadas grandes reformas, encaminadas a servir mejor a nuestros lectores. Al efecto, habíamos adquirido papel adecuado a un nuevo «formato». Al ir en este momento a llevar a la práctica nuestra idea, nos encontramos con el acuerdo de toda la Prensa de reducir el tamaño de los periódicos y siéndonos forzosamente utilizar nuestro ya adquirido papel y tipos de impresión, ajustamos la nueva forma a las exigencias imperiosas del momento, ofreciendo a nuestros lectores la mayor información posible en estas circunstancias, en espera de que nos sea dable planear por entero las mejoras que tenemos totalmente preparadas y que realizaremos en breve.

Idem Atlántico Francés, 4,50 dólares.
Idem Plata (Río abajo), 5,50 dólares, Americanised Welsh Charter.

Idem Ambers, Rotterdam, cuatro dólares.
Pensacola-Cette, 5.000 toneladas, febrero, Brea, siete dólares, 5 a 500 toneladas.

Fosfato.—Tampa-Amberes, febrero, 4,250 toneladas, 5 por 100, 37 chelines, seis peniques, ensayamos 40 chelines.

Idem Málaga, 2,850 a 3,150 toneladas, mayo, 55 pesetas, ensayamos 60 pesetas.

Idem Rotterdam, 3,000 a 3,500 toneladas, marzo, 35 chelines.

Idem Palma y Porte-Pi, 4,500 toneladas, marzo, mayo, junio, 60 pesetas.

Idem Hamburgo, 35 chelines, ensayamos 40 chelines, dos a tres vapores de 5,000 toneladas, febrero, siete dólares.

Idem Burdeos, 4,000 toneladas, 10 por 100, febrero a marzo, 37 chelines, seis peniques.

Idem Pasajes, 4,000 a 4,500 toneladas, marzo, 50 pesetas.

Grano, etc.—Northern Range-Grecia, febrero, ocho chelines.

Idem Reino Unido, Continente, B-H, seis chelines, seis peniques, o 6,9 por quartera.

Golfo-Mediterráneo, siete chelines, seis peniques.

Idem Reino Unido, Continente, siete chelines.

Plata.—Santa Fe.—Reino Unido, Continente, Havre-Hamburgo, 4,000 toneladas quebrado; Marzo-Abril, 60 chelines; no arriba de San Lorenzo-Reino Unido, Continente, 35 chelines; febrero-marzo, 37 chelines, seis peniques; marzo-abril, Bahía Blanca-Reino Unido, Continente, Burdeos-Hamburgo, 15 de febrero-marzo, 5 a 6,000 toneladas avena, 42 chelines, seis peniques.

MEDITERRANEO

Grecia.—Seripos-Glasgow o Androsan, toneladas 4,000 a 5,000, 11 chelines, febrero.

África del Norte.—Melilla-Ayr, 3,000 a 3,500 toneladas, 10 chelines, mediados de febrero.

Stax-Granville, 2,000 toneladas, 40 francos, febrero.

Idem Rouen, 2,500 toneladas, 35 francos, 15 francos, 28 febrero.

Idem Rieime, 2,500 a 3,000 toneladas, marzo, 37,50 francos.

Idem Tonnay, 2,500 toneladas, febrero, 37,50 francos.

Idem Chantenay, 2,500 toneladas, 37,50 francos.

Idem Rouen, 35,400 a 4,000 toneladas, 5 febrero, 37,50 francos, ensayamos 40 francos.

Bóna-Burdeos, 2,500 toneladas, 35 francos, marzo.

Idem Kings Lynn, 14 chelines, 2,500 a 2,900 toneladas, 10 febrero.

Bongie-Glasgow, nueve chelines, 3,000 toneladas, 1-10 febrero.

España.—Huelva-Middlesborough, 3,000 a 4,000 toneladas, 10 febrero, 12 chelines, seis peniques.

Idem Londres, 3,000 a 3,300 toneladas, 11 chelines, seis peniques; Carga inmediata, Bristol, 3,000 toneladas, 10 chelines, seis peniques y 15 chelines, 28 peniques.

Idem Bóna, 2,500 toneladas, 12 chelines, seis peniques, febrero.

Idem Hamburgo, 2,000 toneladas, 15 chelines, f. o. b., 2,10.

Idem Rouen, 2,000 a 2,500 toneladas, 35 francos.

Idem Rouen, 2,000 toneladas, marzo, 35 francos.

Idem Orán, 2,000 a 2,200 toneladas, febrero, 32,50 francos.

Idem Stettin, Neufahrwasser, 16 chelines; opción Hamburgo, 14 chelines; 3,000 toneladas, 15 chelines, 25 peniques, febrero.

Almería-Britonferry, 13 chelines; 2,000 toneladas, carga inmediata.

Sevilla, San Juan-Rotterdam, 11 chelines, febrero; Hamburgo, 14 chelines.

Idem San Juan-Antwerp, Dunkirk o Rouen, 45 francos.

Porman-Middlesbrough, 3,000 a 3,300 toneladas; carga inmediata, 16 chelines, seis peniques.

Cette-Rotterdam, 2,000 a 2,200 toneladas, 15 chelines; carga inmediata.

BAHIA

Bilbao-Middlesbrough, 3,000 toneladas, máxima nueve chelines.—Febrero.

Idem Ambers, 3,000 toneladas, 11 chelines, febrero.

Santander-Grangemouth, 650 toneladas, 10 chelines seis peniques.

Idem Rotterdam, 2 a 2,500 toneladas, 11 chelines.

Bilbao-Castro-Urdiales-Middlesbrough, 25 a 3,000 toneladas, 10 chelines.

Idem Salta Caballo-Barrow, 10 chelines, 3,000 toneladas viaje mensual.—Febrero-Julio.

Idem Middlesbrough, 3,000 toneladas, 10 chelines.—Febrero-Diciembre.

BUNKERS AT Bilbao Barcelona Huelva Vigo.

Best Welsh and North Country Coals

ASTORECA, AZQUETA & Co.

HEAD OFFICE: BILBAO

Telegrams: PORTU (Bilbao, Huelva, Barcelona, Vigo).

Lo que han hecho los navieros

Para que pueda formarse una idea del importante papel que han desempeñado los navieros españoles durante las circunstancias anormales pasadas, publicamos a continuación los siguientes interesantes datos, inspirándonos en la valiosa historia que de su actuación ha publicado el Comité del Tráfico Marítimo y que comprende de 1 de Enero de 1919 a 31 de Mayo de 1920.

Estos datos son sobradamente elocuentes para demostrar que pueden alegar en su favor un verdadero esfuerzo y un sacrificio extraordinario en beneficio de los intereses del país, que por lo menos deben ser tenidos en cuenta.

Para la Marina de Guerra, ferrocarriles y fábricas de gas se requisaron durante el año 1919, barcos que sumaban 36.000 toneladas que efectuaron sin interrupción viajes, transportando carbón a flete, reducido consiguiéndose que las fábricas de gas y electricidad, los ferrocarriles y arsenales del Estado continuaran sus servicios sin la menor interrupción.

Durante el mismo año se requisaron 58 barcos con un tonelaje de registro bruto que sumaba 223.737 toneladas para el transporte de maquinaria, algodón, petróleo, abonos, locomotoras, etc., etc.

Igualmente se requisaron los barcos necesarios para el transporte de 10.000 toneladas de patatas adquiridas por el Gobierno de Irlanda, y de cuya adquisición ya nos ocuparemos oportunamente, para demostrar que la mayor parte del tubérculo adquirido se perdió, y que algunos navieros efectuaron el servicio y todavía no han cobrado el flete reducido que les correspondía.

La importación de trigo argentino para España obligó a requisar barcos, que transportaron 189.205 toneladas de trigo y 16.618 de maíz sólo en el año 1919, representando entre los años 1918, 19 y 20 un total de 537.477 toneladas.

Puede formarse una idea de los perjuicios que con estas requisas impuestas por el Gobierno se ocasionó a la industria naviera, sabiendo que sólo en el período de 29 de octubre de 1917 a 1918, produjeron unos quebrantos a los navieros de 104 millones de pesetas que hubieran percibido de realizar otros viajes, de no efectuar esos transportes de cereal sólo en beneficio de la riqueza nacional.

The Spanish Chartering And Insurance Agency (S. A.)

antes Pitman, Deane y Vernal (S. A.)

Gran Vía, 42, 1.º—BILBAO.—Teléfono 1906

Telegramas y Telefonemas: «PITVERN-BILBAO»

Fletamentos, Seguros marítimos
Compra y venta de vapores

Agentes en Londres, Cardiff, Newcastle, Glasgow, Rotterdam, Buenos Aires, etcétera

AGENTES ASEGURADORES DE:
Eagle Star and British D. Insurance Co. Ltd.
The Motor Union Insurance Co. Ltd. (M. U.)
The United British Insurance Co. Ltd. (U. B. I.)
The British Commonwealth Insurance Co. Ltd. (B. C. W. I.)
International Marine Insurance Co. Ltd. (I. M. I.)
Norske Alliance Insurance Co. (N. A. I.)

de Londres.

de Kristiania

de Hamburgo

de Barcelona

de Valencia

de Sevilla

de Málaga

de Cádiz

de San Sebastián

de Bilbao

de Gijón

de Santander

de Pasaia

de Leizor

de Bermeo

de Portugalete

de Sestao

de Barakaldo

de Basauri

de Lejona

de Eibar

de Gernika

de Amorebieta

de Erasmendi

de Ibañeta

de Zizurkil

de Leizor

de Portugalete

de Sestao

de Barakaldo

de Basauri

de Lejona

de Eibar

de Gernika

de Amorebieta

de Erasmendi

de Ibañeta

de Zizurkil

de Leizor

de Portugalete

de Sestao

de Barakaldo

de Basauri

de Lejona

de Eibar

de Gernika

de Amorebieta

de Erasmendi

de Ibañeta

de Zizurkil

de Leizor

de Portugalete

de Sestao

DESDE BILBAO

Las cotizaciones de la semana

BILBAO 9.—Continúa cada día con más intensidad, observándose una baja constante en el mercado de fletes; cuya situación da lugar a que los armadores de todos los países se vean obligados a amarrar buen número de barcos y les haga pensar seriamente en tomar urgentes medidas económicas para arrostrar las consecuencias naturales de momentos tan difíciles por que atraviesa la Marina mercante.

Se han puesto en práctica las economías posibles en los capítulos tan importantes como los valores fijados a los buques con relación al seguro, y asimismo, se ha hecho una rebaja en los sueldos de las tripulaciones, procurándose a la vez reducir los gastos referentes al suministro de pertrechos o provisiones en la medida que no sufra la conservación de la nave, cosa que en ningún momento debe perder de vista todo armador.

Hemos dejado para último lugar el ocuparnos del carbón de consumo, para hacer resaltar el caso que pudiéramos llamar absurdo, cual es, el de que se cotice el carbón inglés a precios inferiores al de Asturias; y siendo tan injustificado y elevado el precio que hoy tiene el carbón, hace difícilísimo el poder trabajar en forma que en muchos casos, ni aun siquiera puedan cubrirse los gastos de explotación del buque.

Pero no basta con que los armadores se desvelen para poner en práctica aquellos medios que están a su alcance, para hacer menos sensible y llevadera esta lamentable situación del negocio marítimo.

Siendo la Marina mercante uno de los elementos más indispensables para la vida de toda nación, precisa que los Gobiernos se preocupen de dictar aquellas disposiciones encaminadas a ayudar a tan importante industria, y que asimismo, no descuide en derogar todas aquellas leyes, que si en algún día tuvieron razón de ser, hoy no sirven para otra cosa que para entorpecer y hacer más difícil todavía la vida de esta industria, por cuyo sostenimiento y engrandecimiento estamos todos obligados a mirar.

En sucesivas crónicas iremos poniendo de manifiesto las dificultades con que hoy se tropieza en la navegación, debidas principalmente por seguir en vigor leyes y disposiciones que hoy menos que nunca debieran existir.

Hecha esta ligera reseña, pasaremos a señalar los tipos de fletes que últimamente se cotizan en los mercados:

Carbón.—Gales Génova, 19 chelines. Idem Argel, 14 idem.

Idem Bóna, 16 idem.

Idem Almería-Málaga, 15 chelines seis peniques.

Idem Barcelona, 17 idem seis idem.

Idem Tínez, idem id.

Idem Bilbao o Santander, ocho chelines seis peniques.

Gales-Buenos Aires, 17 chelines seis peniques.

Mineral.—Bilbao-Amberes, 11 chelines. Idem Tyne, nueve chelines seis peniques.

Idem Glasgow, 10 idem seis idem.

Idem Rotterdam, 14 idem.

Idem Middlesbrough, nueve chelines seis peniques.

Maryport, 10 idem seis idem.

Castro Urdiales Middlesbrough, 10 chelines.

Musel-Bilbao o Santander, 10 a 12 pesetas, según tamaño.

Idem Barcelona, 20 pesetas.

Filadelfia-Génova, seis dólares carbón.

Idem Atlántico Francés, 4,50 idem id.

Idem Rotterdam, cuatro idem id.

San Lorenzo-Reino Unido a Continente 32 chelines seis peniques, para febrero, marzo; 33 chelines para abril.—Rueda.

Compañía General de Carbones (S. A.)

CAPITAL SOCIAL: 30.000.000 DE PESETAS

Casa Central: MADRID, Barquillo, 7 :: :: :: Domicilio Social: BARCELONA, Plaza Medinaceli, 3

Sucursales y Depósitos en Madrid, Barcelona, Tarrasa, Sabadell, Tarragona, Reus, Palma de Mallorca, Valencia, Alicante, Cartagena, Almería, Málaga, Cádiz, Sevilla, Huelva, Ayamonte, Vigo, Marín, Corcubión, Coruña, Villagarcía, Ferrol, :: :: Gijón, Avilés, Oviedo, Santander, Bilbao, San Sebastián y Pasajes :: ::

CARBONES Y COKS INGLESES Y ASTURIANOS

Oficinas en BILBAO: Estación, 2. Teléfono 660 :: :: Almacenes en ZORROZA: Grandes existencias en gabarras

Dirección Telefónica y Telegráfica en todas partes: "PARK"

Compañía Valenciana de Vapores Correos de Africa

SERVICIOS OFICIALES

CORREOS DIARIOS DE MÁLAGA PARA MELILLA, DE ALGECIRAS PARA CEUTA, TÁNGER Y CÁDIZ, CORREOS QUINCENALES PARA LA COSTA OCCIDENTAL :: :: DE MARRUECOS Y CANARIAS :: ::

SERVICIOS COMERCIALES

LÍNEA DE CABOTAJE ENTRE PUERTOS DEL MEDITERRANEO. LÍNEAS DE GRAN CABOTAJE PARA FRANCIA, ITALIA E INGLATERRA

COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA

Línea de Cuba-Méjico

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

Línea de Buenos Aires

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

Línea de New York Cuba-Méjico

Saliendo de Barcelona, Valencia, Málaga y Cádiz, para New York, Habana y Ve-

racruz. Regreso de Veracruz y Habana, con escala en New-York.

Línea de Venezuela-Colombia

Saliendo de Barcelona, Valencia, Málaga y Cádiz, para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico y Habana. Salidas de Colón para Sabana, Puerto Rico, Canarias, Cádiz y Barcelona.

Línea de Fernando Póo

Saliendo de Barcelona, Valencia, Alicante y Cádiz, para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma y puertos de la costa occidental de África.

Regreso de Fernando Póo, haciendo las escalas de Canarias y de la Península indicadas en el viaje de ida.

Línea Brasil-Plata

Saliendo de Bilbao, Santander, Gijón, La Coruña y Vigo, para Río Janeiro, Montevideo y Buenos Aires, emprendiendo el viaje de regreso desde Buenos Aires para Montevideo, Santos, Río Janeiro, Canaria, Vigo, La Coruña, Gijón, Santander y Bilbao.

Además de los indicados servicios, la Compañía Trasatlántica tiene establecidos los especiales de los puertos del Mediterráneo a New York, puertos del Cantábrico a New York y la línea de Barcelona a Filipinas,

cuyas salidas no son fijas y se anunciarán oportunamente en cada viaje.

Estos vapores admiten carga en las condiciones más favorables y pasajeros, a quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Todos los vapores tienen telegrafía sin hilos.

También se admite carga y se expiden pasajes para todos los puertos del mundo, servidos por líneas regulares.

Las fechas de salida se anunciarán con la debida oportunidad.

MARINA MERCANTE

Fletes.=Mercados extranjeros.=Vida marítima

Las compras del trigo argentino

Alguna vez que otra los navieros españoles, han tratado de establecer la forma en que se ha efectuado la adquisición de las cuantiosas partidas de trigo, que el extinguido Ministerio de Abastecimientos efectuó en la República Argentina. El Comité del Tráfico Marítimo en diferentes sesiones de las que celebraba, y después la Comisión Liquidadora de aquel organismo, requirió al ministro para que diese a conocer las cuentas relacionadas con esas compras.

Hasta la hora presente todo ha sido en vano; los poderosos argumentos de los reclamantes no han tenido la menor acogida y cuando algunos de ellos pedían explicaciones acerca del hecho inexplicable de que saliendo de aquellas Repúblicas para España dos barcos cargados de trigo a la vez, uno se liquidara al llegar a España a 135 pesetas el flete, y otro a 75; el más completo silencio rodeaba la demanda; más aún: al Comité del tráfico marítimo y al Ministerio de Abastecimientos se entregaron en diferentes ocasiones denuncias concretas sobre determinados negocios que algunos desaprensivos realizaban aquí y allá, y... tampoco se procuró esclarecer lo que de verdad había en ellas.

Al Consejo de ministros fué llevado un día, por el Sr. Dato, la denuncia concreta de uno de los capitanes de los barcos explotados por el Estado sobre irregularidades que se cometían al cargar el cereal en la Argentina. También se guardó el silencio más absoluto sobre tan graves manifestaciones.

Ha extrañado a muchos y sigue sin explicarse cómo invirtiéndose cientos de millones de pesetas en las compras de trigo argentino ni la Hacienda pública, ni el Tribunal de Cuentas, ni nadie haya tenido la menor intervención. Y en el parexismo de lo inexplicable, todavía se preguntan las mismas gentes como nos preguntamos nosotros, por qué razones han figurado en los Bancos con carácter particular las cuentas destinadas a estas operaciones.

Y continuando la misma extrañeza, todavía ha parecido más inexplicable que, cuando claramente se pusieron de manifiesto los errores de la representación diplomática de España en Buenos Aires, a título de compensación, sin duda fuera trasladado con ascenso el entonces embajador, y que al propio tiempo, aquí en España, haya continuado y continúe todavía el mismo régimen absurdo en cuanto a la compra y liquidación de trigo argentino, y no se haya tratado de esclarecer nada de lo mucho que se ha denunciado.

Nosotros que estamos convencidos de que concurren en el Sr. España, actual ministro de Fomento, la rectitud y la probidad, entendemos que se le presenta ocasión ahora de dedicar una atención preferente a estas cuestiones que parecen olvidadas en su Ministerio, y que debe dar satisfacción cumplida, primero a los navieros, y después a la opinión pública que al fin y al cabo es la parte más interesada.

¿Cómo? Haciendo intervenir al Tribunal de Cuentas, o al Ministerio de Hacienda en las compras; sólo así podrá evitar el ministro que se lleven adelante determinados propósitos que se atribuyen a personalidades de Bilbao, de reclamar del Parlamento la designación de una Comisión de diputados que se encargue de investigar todo lo que ha pasado y de esclarecer lo mucho que ha sido objeto de denuncia.

Creemos que es hora de que se sepa claramente, porque el Estado español ha desembolsado muchos millones de pesetas en concepto de almacenaje y seguro del trigo, cuando no existía éste en los muelles, y mal podía estar almacenado ni por ende asegurarse, como lo prueba el hecho de que los propios barcos que explota el Estado (los antiguos alemanes), aguardasen en los puertos de la Plata días y días la llegada de la mercancía.

Entendemos del mismo modo que es hora de dar a conocer por qué figurando en las pólizas de fletamiento de los barcos requisados la condición precisa de que los cargadores pagarían las estadías que se ocasionasen a los barcos en el caso de que ellos, los que vendían el trigo al Tesoro español, no tuviesen preparada la carga, y a pesar de ello, no se ha abonado una sola peseta a los navieros españoles por tal concepto, ascendiendo todas estas estadías a una suma muy respetable.

Quisiéramos saber, y nos aventuramos a concebir la esperanza de que el señor ministro de Fomento ha de contestar a estas nuestras preguntas, porque desde hace más de ocho meses están pendientes de resolución los expedientes que corresponden a los barcos requisados que descargaron trigo en España, y

DEBER DE JUSTICIA

La situación verdaderamente crítica que amenaza la vida de la Marina mercante española bien merece que la opinión pública fije en ello su atención, y conociendo a fondo el problema destaque prejuicios falsos, que se han ido encontrando en la conciencia nacional, caprichosamente, con notoria falta de justicia y con evidente perjuicio de estos intereses nacionales.

La Marina mercante española ha estado en su totalidad abnegadamente sujeta a las disposiciones de los Gobiernos, con el sólo fin de aminorar los daños que amenazaron al interés público durante la guerra europea. La industria naviera puede afirmarse que ha sido la única que en realidad, realizó en ese tiempo un verdadero sacrificio patriótico; interesa pues, que la opinión pública tenga conocimiento con todos sus detalles de lo que representó esta aportación, máxime cuando alrededor de la citada industria se ha creado una aureola de lucros y pingües negocios, ignorándose por las gentes hasta qué grado sirvieron los intereses del país los navieros españoles.

Otras industrias como la siderúrgica, la minera del carbón y del hierro, la azucarera, la de tejidos, y tantas como actúan en la vida nacional, se han desenvuelto con entera libertad, y apenas si en su próspero desarrollo encontramos trabas por parte del Estado; no ha sucedido así con la industria naviera. Desde los primeros meses del conflicto internacional, los Gobiernos intervinieron la flota mercante española y dispusieron de ella a su antojo. Siete ministros de Abastecimientos y 11 directores generales de Comercio, con plena autoridad se apoderaron del tonelaje español y le privaron de toda libertad de movimientos. Sin ninguna preparación, bastando sólo para algunas personas el haber ostentado dos o tres veces la investidura de diputados a Cortes los encargados por el Poder público de actuar y dirigir los transportes marítimos creyendo servir el interés nacional con las medidas que se les ocurrían o se les dictaban, suscitaron conflictos y ocasionaron perjuicios irreparables, cuya suma, si fuera posible capitalizarla, espantaría verdaderamente.

Por causa de este desconcierto, de esa ligereza, de tal falta de preparación, hubo director de Comercio que dispuso en un día que un vapor determinado viniese a España con cargamento de petróleo, a pesar de que con una gran anticipación se le hizo ver técnicamente los riesgos que su medida envolvía, pero sin reparar mientes en ello decretó el viaje sólo por servir un interés particular, viaje funesto que ocasionó la destrucción del barco en cuestión y la muerte de doce tripulantes. En otro país, este caso que a título de demostración de nuestro aserto relatamos hubiera aparejado una indiscutible responsabilidad personal; en el nuestro no fue así, perecieron aquellos marinos, el barco quedó destruido, se borraron los ecos de las protestas y estuvo próximo, el director en cuestión, a ocupar días después una cartera.

Si es trágico el caso anterior, bufo es este otro que vamos a contar: Un ministro de Abastecimientos se vio acometido inopinadamente de la manía de la requisa, que dulcificaba en días sucesivos lentamente. En su afán de requisar barcos, dispuso que uno de 1.800 toneladas cargase resueltamente trigo en la Argentina. Se le hicieron las consideraciones del caso, pero según costumbre peculiar en los Ministerios, todo fue en vano; el barco tuvo que ir a La Plata, llevando 600 toneladas de carbón para el viaje de ida y otras 600 para el regreso, a cambio de poder traer unas 400 o 500 de aquel cereal. El mismo ministro de aquellos días requisó hasta gabarras para que hicieran el transporte de carbón nacional.

Podríamos citar innumerables casos; pero nos basta los transcritos para afirmar terminantemente que se ha cometido la gran torpeza de poner en manos de registradores de la Propiedad, abogados o farmacéuticos, o diputados de la dirección de la marina mercante española, y que ésta, como tendremos ocasión de demostrar aquí, ha sido la única industria que realizó un verdadero sacrificio por el país, y que por una falta de justicia, peculiar en nosotros los españoles, cuando tratamos de examinar cuestiones grandes, nos sentamos en la cuenta de los navieros y atacamos su industria olvidando los días de penuria, de vida lánguida y artificiosa que se vivieron antes de la guerra y que por de gracia vuelven hoy.

Alguna excepción puede señalarse en estas faltas de capacidad que asistían a los ministros y directores generales puestos al frente de este ramo tan importante de nuestra industria; pero si entre esas excepciones se encontraron hombres sobradamente capacitados, su exceso de sabiduría fue aplicado sin miramiento ni compasión alguna al servicio de intereses regionales más bien políticos y particulares. Nos referimos al Sr. Ventosa, de quien justo es decir que trataba con gran competencia los asuntos del tráfico marítimo. Pero su tecnicismo le llevó a la exageración de crear, por ejemplo, en los Estados Unidos, una Delegación comercial que gozó de poderes dictatoriales y que se puso desde la primera hora al servicio de las grandes industrias de Cataluña, y, lo que es más triste, al servicio de determinadas personas que, a costa de la Marina mercante española, realizaron claramente cuantiosos negocios por valor de muchos millones de pesetas.

Poseídos de una gran modestia, pero creyendo estar suficientemente documentados y llegando nuestro conocimiento hasta el menor detalle, formulamos las declaraciones terminantes que se contienen en estas líneas y anticipamos que movidos, sólo por una obra de justicia, pretendemos ir demostrando sucesivamente y sin confusiones de ninguna clase todo cuanto decimos. Tratamos de dar a conocer a la opinión pública cosas muy interesantes que hasta ahora han permanecido abandonadas, quizá porque el plantearlas pareciera responder a otros móviles. Mas en esta hora de la liquidación, entendemos que es para nosotros la de decir las verdades.—X.

que tienen reclamadas legalmente las demoras ocasionadas en la descarga. ¿Por qué duermen amontonados y trasapelados todos esos expedientes cuando es cierto que en algunos consta que pagaron los descargadores las cantidades que les correspondía, y si lo es que la Real orden que imponía a los barcos la obligación de efectuar el transporte a flete reducido, les concedía el derecho de percibir las demoras naturales? Conviene asimismo saber, si es cierto que, como se dice por la dependencia del extinguido Ministerio de Abastecimientos, hay quien detiene principalmente la resolución de dichos expedientes, por afectarle particularmente uno de ellos. Y por último, debe aclararse si es verdad que cuando no se ha abonado a los navieros españoles por concepto de demoras, una sola peseta, en estos días el Ministerio de Fomento ha estado pagando por ese mismo concepto 6.000 pesetas diarias, a un barco inglés que descargó trigo en Gijón.

El mercado de fletes nacional

Durante la semana pasada ha disminuido enormemente el servicio marítimo de Asturias al Cantábrico y al Mediterráneo. Los escasos cargamentos que se han contratado empezaron a 25 pesetas tonelada continuando a 24, a 23 y hasta a 21 pesetas.

Como muestra de la apurada situación en que se han encontrado algunos armadores para entretejer sus barcos, citaremos que se

han hecho contratos de 3.000 toneladas, Asturias-Mediterráneo a 20 pesetas al turno y hasta uno libre con días de carga fijos a 18. Para el Cantábrico, se fijaron a 12, 11 y 10 pesetas.

En Bilbao pasan de 40 los barcos amarrados.

Estadística de la marina mercante española

Los últimos datos que hemos podido adquirir acerca del tonelaje que suma el total de la marina mercante española, son los siguientes.

Toneladas de registro bruto	Vapores	Veleros
De 50 a 100.....	49	303
» 101 a 250.....	135	174
» 251 a 500.....	74	39
» 501 a 1.000.....	86	19
» 1.001 a 1.350.....	44	7
» 1.351 a 1.500.....	19	2
» 1.501 a 2.000.....	47	4
» 2.001 a 3.000.....	90	2
» 3.001 a 4.000.....	59	0
» 4.001 a 5.000.....	21	0
Mayores de 5.001.....	17	0

Después de la publicación de la estadística anterior, estaban terminándose de construir, y a estas horas habrán ya sido entregados, 26 vapores y 17 veleros y pailebots, con un total de 50.007 toneladas que, en resumen, arrojan un resultado de 1.057.212 toneladas, que es el tonelaje de la marina mercante española.

Revista del mercado de fletes

Por considerarlo de sumo interés, no sólo para la industria naviera, sino para toda la nacional, prometemos publicar con gran frecuencia, un balance de la situación del mercado de fletes en el mundo, y las demandas que en la anterior semana se han registrado, debido a The Spanish Chartering, la importante Agencia Marítima de Bilbao, que goza de extraordinaria autoridad en estas cuestiones.

Para la mejor ilustración del lector, le recordaremos que las cotizaciones que se acostumbra, van fijadas en dólares y chelines:

Los tipos de los mercados mundiales continúan casi universalmente al mismo nivel. En todas direcciones hay tonelaje abundante a pesar del número bastante crecido de vapores amarrados.

Por cuanto se refiere al mercado de América, hay una demanda muy restringida, y los fletes de tonelaje para carbón continúan bajo la base de cuatro dólares, Amberes-Rotterdam, 4,50; Atlántico-Francia, 4,75; Hamburgo, 5,75 a 6; Marsella u Oeste de Italia. Sin embargo las órdenes positivas escasean y los negocios ya hechos han sido cerrados por vapores prontos a la carga. Además los fletadores insisten actualmente en condiciones muy onerosas, como 45 centavos demoras, 16 centavos despacho money por tonelada de registro bruto, con turno limitado noventa y seis horas. La condición de pagar el flete adelantado también ha desaparecido y es muy difícil ahora obtener esta cláusula.

Para grano la demanda es más o menos espasmódica, sin ninguna señal de un curso fijo de alza. Algunos vapores han sido fletados recientemente Northern States a Grecia, ocho chelines seis peniques por quaterera grano pesade, y podemos colocar más tonelaje a ocho chelines y ocho chelines tres peniques. Para el Reino Unido o Continente, el tipo nominal es de seis chelines seis peniques a seis chelines nueve peniques, y del Golfo, alrededor de siete chelines a siete chelines tres peniques.

La Plata.—Durante la semana pasada este mercado ha continuado mostrando una tendencia a la baja y ha sido fletado tonelaje para carga inmediata a un tipo tan bajo como es el de 30 chelines. Sin embargo, se ha fletado también a 32 chelines seis peniques, y creemos se repetirá este tipo para la segunda quincena de febrero. El tipo para marzo, es nominalmente 35 chelines, y para marzo-abril, 37 chelines seis peniques.

Chile, vuelta.—Con muy poca demanda en esta dirección, se ha fletado recientemente tonelaje a 32 chelines seis peniques, pero los fletadores no muestran interés alguno para más tonelaje por el momento.

Oriente.—Se opera muy poco en este mercado, y la demanda es puramente nominal. Desde Karachi se ha fletado tonelaje a 30 chelines, y desde Bombay a 35 chelines para el Reino Unido-Continente, y estos fletamientos representan cómo se halla el mercado actualmente. Desde Java para el Mediterráneo o Continente el precio de hoy, es alrededor de 50 chelines.

Mar Negro.—El volumen de exportación en esta dirección es aún muy limitado, pero de un momento a otro llegan órdenes al mercado, y es posible fletar tonelaje desde el Danubio alrededor de 35 chelines, 37 chelines seis peniques, Reino Unido-Continente, pero hay bastante riesgo mandando barcos a cargar allí durante este período del año.

Mineral.—En vista de la cantidad bastante considerada de tonelaje ofreciéndose, y también debido a las muchas fábricas que en el Reino Unido están pagando algunos de sus hornos, la demanda es cada día más restringida, y en consecuencia los tipos han continuado bajando.

Hoy los tipos desde la Bahía o el Mediterráneo son alrededor de 10 chelines, según el destino. No vemos probabilidades de que haya mejora alguna en estos dos mercados durante bastante tiempo.

Carbón.—Aunque la semana última parecía afirmar un poco este mercado, dudamos al momento poder conseguir más de 17 chelines seis peniques del Canal de Bristol para el Oeste de Italia para cargar no antes del 10 de febrero. Los demás puertos pagan como sigue:

Gales-Gibraltar, 11 a 12 chelines, hasta 3.000 toneladas.
Idem Valencia, opción Tarragona, 14 chelines 6 peniques y 15 chelines, hasta 5.000 toneladas.
Idem Argel y Bona, dos puertos, 14 chelines; Argel, 15 chelines, hasta 4.500 toneladas.
Idem Malta, 13 chelines nueve peniques; Port Said, 17 chelines seis peniques.
Idem Buenos Aires, La Plata, 17 chelines seis peniques; Montevideo, 17 chelines.
Glasgow-Oeste de Italia, 16 chelines seis peniques aun 17 chelines, hasta 4.500 toneladas.
Burrutisland-Gibraltar, 12 chelines, hasta 3.000 toneladas.
Tyne-Oeste de Italia, 17 chelines seis peniques.

AMERICA

Northern Range-Chile, marzo cargando hasta 7.000 toneladas cok, nueve dólares.
Idem Dinamarca, 4.000 a 5.000 toneladas, 6,50 dólares, 1 a 20 febrero.
Idem Marsella u Oeste de Italia, 4.000 a 5.000 toneladas, 5,75 dólares.
Idem Costa Oeste del Sur de América, no S. Valparaíso, 4.000 a 5.000 toneladas, 30 chelines.

Economía y finanzas

La circulación fiduciaria en Austria

El Banco de emisión austro-húngaro ha reanudado la publicación de sus balances con los correspondientes al 7, 15 y 23 de diciembre último; pero una nueva forma separando la parte austriaca de la húngara.

El 23 de diciembre la circulación era de 29.484 millones de coronas en Austria, y de 14.573 en Hungría.

También es de notar en el balance austriaco que el 7 de diciembre tenía en efectos a pagar, 19.222 millones y en el del 23, quedan ocho millones solamente.

El cultivo del tabaco

Acaso porque el agricultor se las promete más felices con otros cultivos, o bien por sobre de restricciones en la convocatoria, es lo cierto que al llamamiento del ministerio de Hacienda, han acudido muy pocos solicitantes, por cuya razón quedarán reducidas a tres las zonas de cultivo.

La Norte (Palencia, Alava, Navarra, Guipúzcoa y Asturias).

La Sur (Sevilla, Córdoba y Badajoz).

Y Levante (Castellón, Tarragona y Barcelona).

UNA SUPLICA AL REY

El acta de Isla de Hierro

Hoy recibimos el siguiente telegrama:

«VALVERDE DE HIERRO 11.—Ruégole haga público en ese periódico el siguiente cablegrama que personalidades de esta Isla dirigen a Palacio: «Rogamos V. E. hágase intérprete ante Su Majestad de nuestras reiteradas energías protestas por el informe del Supremo proclamando diputado por el distrito de esta Isla de Hierro, al aborrecible cacique tinerfeño D. Martín Rodríguez Díaz Llanos, en lugar de don Juan Urquía Redecilla, que obtuvo mayoría de sufragios. Después de ser víctimas de un cacicato desaprensivo que tiene sus raíces en Tenerife, y que lo mismo manda con Gobiernos conservadores que liberales de todos los matices, tuvimos un gesto de cívica independencia, sacudiendo dicha tiranía; pero dicho ilegal poder tinerfeño, valiéndose de reprobables medios que constan en el expediente electoral y en el proceso de este Juzgado, nos sustrae el acta que sacamos a costa de no pequeños sacrificios. Esperamos confiados en la alta intervención regia para restablecer el imperio de la ley sangrientamente burlada. En caso contrario, estos apartados súbditos de Su Majestad, tendrán derecho a pensar que en la madre patria se ha perdido el sentimiento de justicia y conmiseración hacia los pueblos oprimidos.»

Le saludo atentamente.—Fuentes.

Los estrenos

EN EL COMICO

«Los dos lunares»

Un sainete madrileño, con tipos y situaciones bien vistos y suficientemente bien reproducidos del natural, fué ayer del agrado del público en el teatro Cómico, aunque en su desempeño no tomaba parte Loreto Prado, dato interesante para juzgar de la obra.

El sainete se titula «Los dos lunares» y es original del Sr. Quintilla y del maestro Roig. El libretista debutaba con esta obra, y el buen éxito le animará seguramente a continuar el camino emprendido. En él triunfará si trabaja con fe y sin precipitaciones, pidiendo a la vida lo que de cómico puede dar para llevarlo al teatro.

El cuanto al maestro Roig ha hecho música fácil y alegre, y el género no pide más.

Los intérpretes fueron aplaudidos, y de ellos merecen mención especial Castro, siempre gracioso, y las señoras Franco y Melchor.

A. M.

Academia de la Historia

En su última sesión se verificó la elección del señor Beruete y Moret para cubrir la vacante del P. Calpena. La elección resultó unánime, habiéndole otorgado sus votos los 27 numerarios que concurrieron al acto.

El Sr. Lampérez presentó el cuaderno segundo de «La obra de los maestros de escultura valisoletanos», de D. Juan Agapito Revilla, más el opúsculo titulado «El castillo de Almanza», que contiene el informe dado sobre el mismo en la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando.

El Sr. Mérida ofreció unos documentos sobre el Tratado hecho bajo el reinado de Carlos III con la Regencia de Túnez, bajo el ilustre marino Sr. Mazarredo, y el señor conde de la Mortera quedó encargado de examinarlos e informar sobre ellos.

El resto de la sesión lo ocupó la lectura, por el Sr. Ibarra, de su eruditísimo informe sobre el «Escudo de Aragón».

Fueron propuestos Correspondientes: en Almería, el lector de aquella Catedral D. Bartolomé Carpani; en San Sebastián (Guipúzcoa), D. Práxedes Diego Altuna, y en Córdoba, D. Rafael Castejón y Martínez de Arizala.

Se admiten anuncios y suscripciones en esta Administración: Floridablanca, 1, bajo

Noticias políticas y parlamentarias

Final de la sesión del Congreso

Abandonamos ayer la tribuna del Congreso cuando continuaba el debate sobre Barcelona. El Sr. Iglesias (D. Emiliano), encaminó su discurso a hacer resaltar la política del Sr. Bas, distinta a la de sus antecesores y sucesores.

El Sr. Bas, tan aludido en el debate, hizo uso de la palabra, afirmando que la labor que realiza el Sr. Martínez Anido, no sólo es digna de elogio, sino indispensable, y asegurando que es necesario no desamparar a las Asociaciones obreras si se quiere resolver el problema social total y pacificarle.

Intervino luego en el debate el Sr. Cambó atacando el Sindicato único y encomiando la necesidad de dictar una nueva ley de Sindicación obligatoria, porque considera que la actual de Asociaciones no basta a las realidades.

El ministro de la Gobernación recogió esta iniciativa, declarando que el Gobierno estudia el oportuno proyecto de ley, que presentará a la deliberación del Parlamento.

Tras de una breve intervención del señor Companys, pronunció un largo discurso el señor Prieto, cuya esencia fué la negativa rotunda a la sindicación obligatoria, y la afirmación de que si a ello se llegase, las fuerzas socialistas no tendrían más remedio que ir a la clandestinidad.

Nuevamente hablaron los señores Díaz de la Cebosa y ministro de la Gobernación, y tras de ello lo hicieron los jefes de las minorías liberales, requeridos por el Sr. Prieto, para que expusieran sus opiniones sobre la sindicación obligatoria.

El Sr. Alba, tras de rechazar los procedimientos que ahora se emplean por las autoridades, aun reconociendo que buena parte de la opinión los defiende, dice respecto al proyecto pedido por el Sr. Cambó, que después de la declaración de los socialistas, nace ya muerto, y no le encuentra finalidad práctica.

El conde de Romanones recordó su actuación desde el Gobierno, ante el problema social de Barcelona, y cómo su política se distanciaba en un todo de la que ahora se sigue. Afirmó su fe en aquellos procedimientos, por los cuales se hubiera traído a la legalidad a los sindicalistas; y respecto a los proyectos de sindicación y fiscalización de las Sociedades obreras, dijo que España, perteneciendo a la Sociedad de Naciones, tenía su ruta trazada, puesto que asistió y asintió a las conclusiones de la Oficina Internacional del Trabajo, que claramente son afectos a la libertad sindical.

A su vez el Sr. Alvarez (D. Melquiades), impugnó la idea del Sr. Cambó, afirmando que ya nadie sigue ese camino, porque en cuantos países se aplicó el procedimiento de la vindicación oficial, fracasó éste ruidosamente. Declara que los sindicatos deben ir con su propia esencia a la legalidad.

El Sr. Villanueva suscribió en un todo las manifestaciones del conde de Romanones.

Rectificaron los Sres. Cambó y Melquiades Alvarez, intervino el Sr. Amado para afirmar que gran parte de la culpa de lo que ocurre en Barcelona, se debe a la intransigencia patronal, y se levantó la sesión después de un debate en que intervinieron los jefes de grupos sobre si debía discutirse o no un voto particular formulado por un magistrado del Supremo sobre el informe referente al acta de Naval Moral de la Mata, conviniéndose en que dicho voto ni se imprimirá, ni se discutirá más que el dictamen. Eran las diez menos cinco.

Ayuntamiento

Los pasteleros, confiteros y cafeteros no se avienen a bajar el precio de los productos que venden

El conde de Limpia ha reunido a las representaciones de los dueños de confiterías, pastelerías, cafés y bares para buscar el medio de que la baja del azúcar se reflejase en los artículos que expendían.

Los interesados replicaron que como los demás componentes de los artículos y la mano de obra no se había alterado, no podían de momento acceder a las pretensiones del alcalde, las cuales satisfarían en cuanto viesen medio hábil para ello.

De Gracia y Justicia

Justicia municipal

Han sido nombrados en esta corte: Juez municipal propietario del distrito de la Latina, el Sr. Delgado Iribarren.

Idem id. suplente del de la Inclusa, D. Julián Muñoz.

Idem id. del de Chamberí, D. Miguel Gay.

Todos los designados son abogados, por no existir aspirantes a la Judicatura que lo hubieran solicitado.

Provisión de curatos

Por Real orden han sido aprobados los siguientes nombramientos:

De D. Lorenzo Barbero Rodríguez, para el curato de Arenillas de Valderaduey, diócesis de León.

El de D. Félix Villán Medino, para la de Villafalé de la misma diócesis.

El de D. Urbano Melcón Rodríguez, para el de Villafraña del Condado.

El de D. Anselmo Mediavilla Díez, para el de Cifuentes de Rueda.

El de D. Tomás Fernández del Blanco, para el de Campo de Santibáñez.

El de D. Eusebio Alonso Fidalgo, para el de Fresno y Santuario del Camino.

El de D. Jesús García Villoslada, para el de Lazagurria, diócesis de Pamplona.

El de D. José Yaven Laquidán, para el de Sarasa, de igual diócesis.

El de D. Miguel Iturralde y Echevarría, para el de Oronof, diócesis de Pamplona.

El de D. José Vázquez Rodríguez, para el de San Julián de Vigo, diócesis de Santiago.

Telegramas de última hora

El Sindicato de farmacéuticos de Barcelona

BARCELONA 12.—Ante el juez del distrito del Hospital que entiende en el asunto del Sindicato de farmacéuticos, han declarado los farmacéuticos boyceoteados por dicho Sindicato, doctores Anglada, Amargos y Casellas. Se cree que mañana se dictará auto de procesamiento contra los nueve detenidos que componían la Junta directiva del Sindicato, exigiéndose a cada uno de ellos una fianza de 10.000 pesetas para su libertad provisional.

Se asegura que existen pruebas más que suficientes para condenar a los detenidos a la pena que varía entre seis meses y seis años de prisión correccional, pues además de las letras en blanco que hacían firmar a los sindicados parece que existía alguna escritura notarial.

La cantidad de 90.000 pesetas a que ascienden las fianzas está ya preparada para depositarla inmediatamente después que se firme el auto.

El juez instructor ha conferenciado con el presidente y el fiscal de la Audiencia tratando del asunto.

Esta mañana visitaron al fiscal el rector de la Universidad, el decano de la Facultad de Farmacia, el presidente de la Confederación general de farmacéuticos de España y otras personalidades, para suplicarle que sin entrar en el fondo del asunto por lo que de delicación pueda tener, se activen las primeras diligencias a fin de que los detenidos puedan quedar en libertad cuanto antes.

Temporal e inundaciones en La Línea

LA LINEA DE LA CONCEPCION 12.—Se ha desencadenado sobre esta localidad un enorme temporal de pedrisco, quedando inundadas las calles Real y de la Flor del barrio de pescadores.

El oleaje derribó varias casas resultando varios heridos.

Algunos transeúntes en el Puente de Mallorca sufrieron golpes de agua resultando heridos. Muchos barcos han amarrado y otros llegan de arribada forzosa.

No salen vapores correos.

Un avión gigante

PARIS 12.—Telegrafía de Roma al *Petit Parisien*, que en fecha próxima se verificarán en el lago Mayor las pruebas de un avión gigante, provisto de ocho motores de 400 caballos de fuerza, y capaz de llevar a su bordo hasta cien pasajeros.

Locomotoras para Rusia

LONDRES 12.—Telegrafía de Estocolmo al *Daily Telegraph*, que el Gobierno de los soviets, ha encargado la construcción de 1.000 locomotoras en Suecia, y que al mismo tiempo una importante casa británica ha firmado con aquel Gobierno un contrato para la reparación de 1.500 locomotoras rusas.

Las negociaciones entre Alemania y Rusia, acerca de la entrega a este último país de 1.000 locomotoras de fabricación alemana, continúa con gran actividad.

El tifus

PARIS 12.—Telegrafía de Washington a la *Chicago Tribune* que con motivo de haberse presentado numerosos casos de tifus, los consules americanos en el extranjero han recibido órdenes muy severas relativas al visa de los pasajeros.

Los japoneses rechazan la reducción de armamentos

NUEVA YORK 12.—Telegrafía de Tokio al *New York Herald* que la Cámara japonesa ha rechazado el proyecto de ley relativo a la reducción de los armamentos.

Sobre la Conferencia de París

PARIS 12.—La Federación radical socialista del Sena, ha aprobado una orden del día felicitándose por los resultados obtenidos en la Conferencia de París, que han reforzado los lazos que unen a las potencias de la Entente emitiendo el voto de que todas las concesiones consentidas por Francia, se componen por reducciones proporcionales de las cantidades que recibió a título de préstamo de sus aliados para la defensa común.

Aumento de capitales

BERLIN 12.—La revista financiera *Die Bank* anuncia que el aumento de los capitales de los establecimientos financieros de crédito en Alemania, han llegado a una cifra no igualada hasta ahora durante el mes de diciembre último.

Únicamente en lo que concierne a las Sociedades por acciones, el aumento se eleva a la cantidad de 1.000.000 de marcos.

Crisis en Portugal

LISBOA 12 (urgente).—Ha sido aceptada la dimisión del ministro de Hacienda, y con este motivo el Consejo de ministros se reunirá hoy, para examinar detenidamente la situación general del Gobierno.

La comisión alemana para la Conferencia de Londres

BERLIN 12.—Según el *Lokal Anzeiger*, von Kromer, presidente del Consejo económico del Imperio, ha sido nombrado presidente de la comisión de 15 técnicos, que ha sido encargada de la redacción de las contraproposiciones que presentará Alemania en la próxima Conferencia de Londres.

Incautación de ametralladoras y municiones

BERLIN 12.—Según la *Worwarts*, la Policía de Hamburgo ha practicado un registro en una casa particular, donde se incautó de un gran número de ametralladoras y una considerable cantidad de municiones.

Con este motivo la Policía ha practicado un gran número de detenciones.

Periódico expedientado

ROMA 12.—Las autoridades han ordenado que se instruya expediente contra *L'Idée Naionale* por haber hecho en uno de sus artículos la apología de los rebeldes de Fiume.

La política en Baviera

MUNICH 12.—En la sesión celebrada ayer en la Cámara de Baviera, los socialistas mayo-

ritarios declararon que no participarían en las deliberaciones en tanto que el Sr. Kahr no cumpliera con sus deberes de presidente del Consejo.

Asimismo solicitaron del Gobierno que expusiera claramente cuál había de ser su actitud, frente a los asuntos que se derivan de las decisiones adoptadas por los primeros ministros aliados en la Conferencia de París.

BERLIN 12.—Las protestas surgidas en la Cámara de Baviera, contra la actitud de Gobierno presidido por von Kahr, por parte de los independientes y los mayoritarios, han obligado al Gobierno a reunirse de nuevo en Consejo y a reanudar el contacto con los jefes de los diversos partidos políticos.

La *Freie Presse* reproduce un documento publicado por los independientes y dirigido al proletariado bávaro, invitándole a luchar por todos los medios contra el Gobierno de von Kahr, y a que emplee en esta lucha incluso los medios extraparlamentarios.

El *Post* señala el hecho de que una organización de la Guardia cívica de la Alta Baviera, se ha comprometido a oponerse al desarme y a ejercer represalias contra los que ataquen la orden del desarme.

Aparte de la *Gaceta General de Alemania*, que felicita al Gobierno bávaro por su actitud, el resto de la Prensa se abstiene de hacer comentarios.

La política en Chile

SANTIAGO DE CHILE 11.—Después de haber celebrado una conferencia con el presidente de la República, y como consecuencia de esta entrevista, el ministro de Negocios Extranjeros hará mañana varias declaraciones ante la Cámara, acerca de la política que el Gobierno ha de seguir para resolver los problemas actuales de carácter internacional.

Detención importante

DUBLIN 12.—La Policía ha procedido a la detención del Sr. Fitts Gerald, miembro del Parlamento y uno de los jefes más activos de la propaganda sinn-feiner.

Las mayores Marinas de guerra

PARIS 12.—Telegrafía de Nueva York al *Matin*, que del examen del cuadro de repartición de las fuerzas navales respectivas de los Estados Unidos, Gran Bretaña y Japón, comunicado por el Sr. Daniels a la Comisión naval, resulta que para el año 1925 y después de que se hayan realizado los diferentes programas adoptados por las respectivas potencias, la Gran Bretaña poseerá en dicha fecha una Armada compuesta de 574 unidades, representando un millón 665.332 toneladas; los Estados Unidos 438 unidades, representando 1.609.410 toneladas, y el Japón 452 unidades, representando 1.048.426 toneladas.

Estas cifras, en lo que respecta al Japón, no llegarán a ser alcanzadas hasta el año 1927.

Noticia desmentida

BUDAPEST 12.—Se desmiente en esta capital la noticia de que haya sido llamado por el cónsul general de Rumania en París.

NOTAS DEL DIA

Esta mañana se celebró Consejo de ministros en Palacio, bajo la presidencia de S. M. el Rey.

El Sr. Dato se trasladó desde el regio Alcázar al Ministerio de Marina, donde recibió a los periodistas.

Manifestó el jefe del Gobierno que había dado cuenta detallada al Soberano de los debates parlamentarios y de los acuerdos adoptados por el Gobierno en los tres últimos Consejos de ministros. Finalmente informó a Su Majestad de los asuntos de política exterior.

Anunció el presidente, que el martes se debatirán en el Senado diferentes interpellaciones y preguntas que tiene anunciadas el Gobierno, y en el Congreso continuarán discutiéndose actas, esperando el Sr. Dato, que en toda la semana pueda quedar constituido el Congreso, pues, haciéndose cargo de las circunstancias los diputados, abreviarán su intervención en los debates.

El presidente recibió gran número de visitas, entre ellas, la del Sr. Cambó, que estuvo una media hora con el Sr. Dato, la del obispo de Cádiz y la de una numerosa Comisión de Salamanca presidida por el senador Sr. Pérez Oliva, que hizo entrega al jefe del Gobierno de las conclusiones aprobadas en la Asamblea recientemente celebrada sobre las haciendas locales.

Hoy han sido suscritas en la Central del Banco de España, obligaciones del Tesoro, 5 por 100, por valor de 9.221.500 pesetas, y en las Sucursales, por el de 2.779.500, con lo que el total suscrito hasta ahora asciende a pesetas 463.494.000.

Los fondos públicos están sostenidos, mejorando la partida de la Deuda reguladora 10 céntimos, al quedar a 70,50.

Las acciones bancarias acusan ligero descenso, así como los ferrocarriles que desmerecen seis y cuatro y media pesetas. Las azucareras inician una reacción, subiendo las preferentes cinco duros, y las ordinarias, dos.

Los francos pasan, de 51,50 a 41,70; las libras, de 27,69 a 27,69; las tiras, de 25,90 a 26 por 100; los marcos, de 12,10 a 12,40, y los dólares y francos belgas, bajan tres y 25 céntimos.

Los marcos en billetes se operan a 12,50.

NO SE DEVUELVEN LOS ORIGINALES

«Sindicato de Publicidad».—Barbieri, 8.

Ayuntamiento de Madrid

ESTOMAGO E INTESTINOS

Se curan el 98 por 100 de sus enfermedades con el ELIXIR ESTOMACAL DE SAIZ DE CARLOS

Conocido y recetado hoy por los médicos de las cinco partes del mundo. Quita el dolor y todas las molestias de la digestión, abre el apetito y tonifica; el enfermo come más, digiere mejor y se nutre. CURA las acedías, dolor y ardor de estómago, aguas de boca, los vómitos, vértigo estomacal, dispepsia, dilatación y úlcera del estómago, anemia y clorosis con dispepsia, hiperclorhidria, flatulencias, cólicos, indigestiones, neurastenia gástrica, diarreas, disenterías, desarrollo de gases. Obra como antiséptico del estómago y de los intestinos. CURA las diarreas de los niños, incluso en la época del destete y dentición.

Pídase en las principales Farmacias del mundo y en la de SAIZ DE CARLOS, Serrano, 30, MADRID, desde donde se remite folleto a quien lo pida.-Exíjase la MARCA DE FABRICA

"STOMALIX"

Sarpullidos de la Cara
Antiguos de 5 años
Curados en 3 semanas



Por las indicaciones preciosas que suministran sobre la constitución y predisposiciones morbosas del sujeto, los sarpullidos merecen singular atención. En efecto, son el resultado de un vicio orgánico: Artrismo, Herpetismo, etc., y se manifiestan a la menor ocasión. Para hacer desaparecer lo desagradable, á veces repugnante, de esa afección, y prevenir sus consecuencias, cuya gravedad todos los médicos conocen, en todos los casos se prescribe el tratamiento por el

Depurativo Richelet

remedio poderoso, infalible, para curar de un modo seguro y rápido las enfermedades todas de la piel y de la sangre: Caparrosa, Granos, Exemas, Herpes, Impétigos, Prurigo, Soriasis, Sicosis, Ulcera, Llagas varicosas, Manifestaciones sifilíticas.

A cada frasco acompaña un folleto ilustrado, en español, que contiene los informes necesarios referentes al tratamiento Richelet. Depósito en todas las buenas Farmacias y Droguerías. Laboratorio L. Richelet, de Sedán, 6, r. de Belfort, Bayonne (Francia).

BERNHARD RIETSCH
Riberach en Baden (Alemania)

Fábrica de artículos de metal y máquinas

CASA FUNDADA EN 1883

Máquinas para paneles artificiales
Moldes de paneles artificiales para hacer cada apilador el mismo las paredes medianas artificiales.
Laminadoras para laminar paneles artificiales apropiados para los mayores establecimientos.
Todos los artículos para apicultura

MAQUINAS DE AFEITAR

SISTEMA "GILLETTE"

Se admiten representantes para España

DOS PREPARACIONES MARAVILLOSAS

«HAIRGO» El depilatorio insustituible. Inofensivo. De reconocida eficacia. No hay cutis por delicado que sea que se re-
: : : sienta con su empleo : : : :

«WHEELER» el tinte que devuelve al cabello el color y la suavidad de la juventud. Prepárase en los siguientes matices: No. 1, negro; No. 2, castaño oscuro; No. 3, castaño mediano; No. 4, castaño claro; No. 5, rubio; No. 6, rubio
: : : claro : : : :

THE WHEELER. NEW YORK, U. S. A.

Sociedad de Altos Hornos de Vizcaya

BILBAO

Fábricas en Baracaldo y Sestao

Lingotes al cok, de calidad superior, para fundiciones y hornos Martin Siemens.
Aceros Bessemer y Siemens-Martin, en las dimensiones usuales para el comercio y construcciones.
Carriles vignoles, pesados y ligeros, para ferrocarriles, minas y otras industrias.
Carriles Phoenix o Broca, para tranvías eléctricos.

Viguerías para toda clase de construcciones.
Chapas gruesas y finas.
Construcciones de vigas armadas para puentes y edificios.
Fabricación especial de hoja de lata.
Cubas y baños galvanizados.
Laterías para fábricas de conservas.
Envases de hoja de lata para diversas aplicaciones.

Dirigir toda la correspondencia a ALTOS HORNOS DE VIZCAYA.-Bilbao

TORNOS PARA LEVANTAR AUTOMOVILES

DE VARIOS MODELOS

Ventillas de escape, Patines, llaves para armar tornillos, etc. Fabricación inmejorable. Especialidad: Side Cars marca «Gloria», de los más modernos tipos, para motocicletas de todos sistemas. : : : temas. : : : :

Pedidos a D. Erich Müller (ALEMANIA)

AVISO

a casa que más paga por oro, plata, platino, galones y toda clase de alhajas y papeletes del Monte

es Plaza de Santa Cruz, 7 PLATERIA

SE ADMITEN anuncios y suscripciones Floridablanca, 1

CORSES BERTHE MAY

se atiende de un modo especial a las exigencias de la higiene, la comodidad y la duración.

HYGIE es el corsé para diario.
LUCINE es el corsé para las señoras que van a ser madres.
NIOBE es una feliz combinación: el cinturón corsé que puede usarse indistintamente como corsé de diario o como corsé de maternidad. — En todos los tamaños.

BERTE MAY NEW YORK

Enviaremos con mucho gusto precios para ventas al por mayor ilustraciones y demás detalles a quienes lo soliciten.

CURARINA

El mejor compañero del viajero y del campesino ¡Siempre triunfa! : : ¡Siempre cura!

Como contraveneno para mordeduras de culebras, perros rabiosos y todo animal o insecto venenoso, el tiempo y la experiencia han ido confirmando sus efectos, y ningún medicamento que ha pretendido oponersele, lo ha rivalizado. Como febrífugo cura fiebre amarilla, combate la caquexia palúdica, y las fiebres que no han cedido a las sales de quinina.

Como hemostático, cura las hemorragias y heridas. Como estimulante y excitante, obra aumentando el calor y excitando las funciones de la piel, ya se use interiormente, ya en fricciones en golpes, contusiones y heridas, obrando a la vez como hemostático.

En la viruela se ha usado como profiláctica y curativa. Dos cucharaditas al día previenen la enfermedad durante las epidemias. Cuando la enfermedad ha aparecido, dos cucharadas al día bastan para detenerla y secar las pústulas en dos o tres días.

Es completamente inocente, aun tomada a altas dosis, y puede usarse con toda confianza.

Agencia en Nueva York Cartagena, Colombia

Compre neumáticos

Fisk.

Folleto del DIARIO UNIVERSAL (1)

LA MANO CORTADA

POR

ENRIQUE RIVIERE

Hacia tres semanas que la fiebre amarilla diezaba la tripulación del bergatín «Argos». Pocos días antes de la llegada de este barco a Guayaquil en pleno estío, la fiebre se había declarado, y según su costumbre hería sin piedad a sus víctimas. Los marinos, cuya imaginación es supersticiosa, la miraban como un huésped invisible y fatal que tocaba con la punta de sus negras alas al más descuidado.

Contaban que por la noche el huésped hacía su ronda por el puente y despertaba con terribles convulsiones a los pobres marinos que dormían pacíficamente en sus hamacas. A las horas de comer quitaba el apetito al que le tenía mejor dispuesto, y en todas ocasiones cerraba la boca del más obstinado charlatán, manteniendo a todos en una ansiedad profunda. Todos temblaban y todos caminaban si enciosos como sombras.

El médico había sido uno de los primeros atacados, y tras él había desaparecido la mitad de la tripulación: sólo el comandante gozaba de excelente salud y tranquilidad com-

pleta. Acostumbrado a verse entre epidemias y combates, no se cuidaba de que la fiebre vivía a su lado, y por el día trataba de distraer a su gente por medio de un trabajo activo, y por la noche hacía arrojar al mar los cadáveres de los que habían sucumbido durante el día. Pasaba, pues, las horas fumando tranquilamente o paseándose sobre cubierta, porque sin duda la rudeza de su vida había endurecido su corazón.

Viudo hacía muchos años, el único lazo que le ligaba a la tierra, el único cariño que abrigaba su corazón, era el que profesaba a su hijo, marino también. Por el contrario de la generalidad de los padres, que apartan a sus hijos de la carrera en que ellos han sufrido amarguras y privaciones, éste había hecho seguir a su hijo la misma suya, comprendiendo con razón que el ejercicio de marino, penoso para él, sería agradable para su hijo que entraba en la carrera apoyado en todas las simpatías que su padre se había creado en su larga vida.

Este hijo tenía veintitrés años, y servía como subteniente en una fragata estacionada a la sazón en Valparaíso; guiarle a mejores destinos era el objeto de su padre, el comandante Dormond, y esto era lo que por tercera vez le llevaba a los mares del Sur.

Al principio de la cuarta semana, se desencadenó una violenta tempestad sobre Guayaquil, que felizmente puso término a la epidemia. Entonces el capitán se consagró a restablecer a bordo la vida y actividad ordinarias, escribiendo al almirante para que le mandase el reemplazo de la gente que había perdido: el almirante le contestó que le enviaba un médico, un oficial y veinte marineros como pedía, y que para indemnizarle de los disgustos que había sufrido, le enviaba a su hijo de portador para que pasase unos días

en su compañía. El almirante prevenía además al capitán Dormond que un inglés distinguido, sir William Stanby, intrépido viajero que había atravesado desde el Brasil al Perú, llegaría en breve a Guayaquil con su hija, haciendo su travesía a Monterrey en el «Argos».

En efecto; al poco tiempo, una mañana, se avistó la embarcación que anunciaba la carta del almirante; el capitán Dormond se sintió conmovido ante la idea de abrazar tan próximamente a su hijo; pero marino antes que padre, dio con frialdad sus órdenes para hacer los honores de ordenanza al enviado del almirante. El abrazo del padre y el hijo, que no se veían hacía muchos meses, fue tierno y conmovedor, si bien el rígido capitán arrastró a su hijo a su camarote para que su tripulación no presenciase lo que él llamaba una debilidad. Una hora hacía que padre e hijo estaban juntos cuando llegaron a advertir al capitán Dormond que un extranjero deseaba hablarle: era sir William Stanby que acababa de llegar por tierra a Guayaquil y se presentaba con una carta del contraalmirante de Lery. Sir William era un hombre de unos cincuenta años, frío a primera vista como todo noble inglés, pero bajo su frialdad se adivinaba al punto un carácter dulce y benévolo. Cambiados los primeros cumplimientos preguntó al capitán si pensaba partir en breve, y éste le contestó que así que pasaran unos ocho días que él necesitaba para organizar de nuevo su tripulación. Dicho esto, sir William se disculpó por haber interrumpido el coloquio del padre y del hijo, y los invitó para tomar una taza de té en su casa aquella misma noche.

Cuando esta llegó, el capitán y su hijo se dirigieron a casa del inglés que les recibió en un salón amueblado al gusto del país, y aunque sólo habitaba en la casa desde aque-