

El Perú

REVISTA MENSUAL DEL CONSULADO GENERAL DEL PERÚ

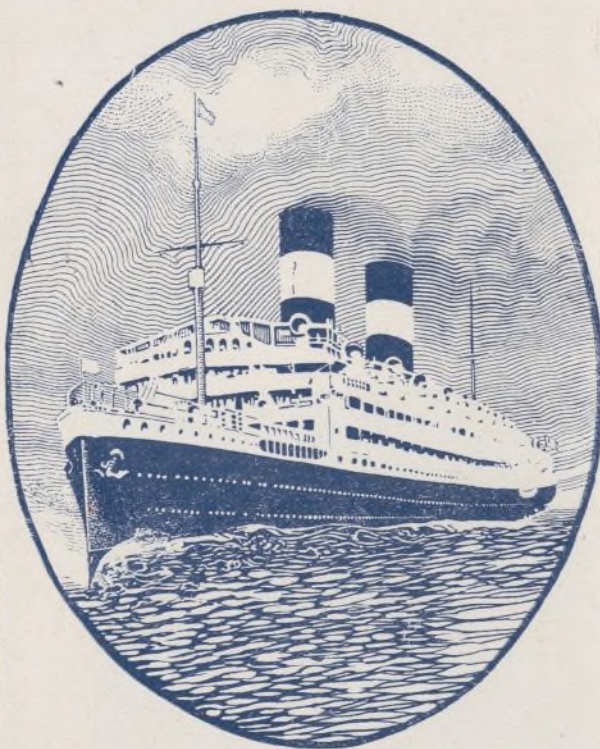
Año II

Barcelona, Mayo de 1925

Núm. 6



Un rincón de la Alameda de los Descalzos — LIMA (PERÚ)



N. G. I.

G É N O V A

“NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA”

Servicio regular mensual para pasajeros y mercancías desde BARCELONA para

CENTRO AMÉRICA Y SUD PACÍFICO

VENEZUELA, COLOMBIA, PANAMÁ,
ECUADOR, PERÚ Y CHILE

Trasbordos en Colón para puertos del Norte Centro y Sud Pacífico

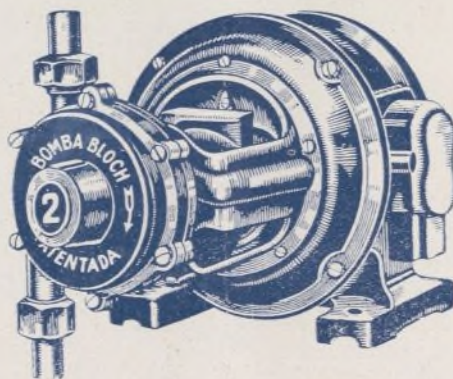
Próximas salidas de Barcelona. 24 Abril vapor Bologna; 8 Mayo, vapor Indiana; 24 Mayo, vapor Venezuela; 3 Junio, vapor Vittorio Veneto; 24 Junio, vapor Napoli

Informa la Sociedad **ITALIA-AMÉRICA**

BARCELONA:

Rambla Santa Mónica, 1 y 3 - Teléfonos, 3291 A y 4521 A.

MADRID: Calle Alcalá, 47, Tel. 6128 M.



BOMBA BLOCH

Da un gran caudal de agua, a cualquier altura, por un coste insignificante

NO NECESITA ENGRASE

Acaban de instalarse las primeras BOMBAS BLOCH en el Perú con extraordinario éxito

Constructor: **JAIME GUIXART**

BADALONA (Barcelona)

Ayuntamiento de Madrid

COMPANÍA TRASATLANTICA

SERVICIOS DIRECTOS

LÍNEA A CUBA - MÉJICO

Servicio mensual saliendo de Bilbao el día 16, de Santander el 19, de Gijón el 20, de Coruña el 21, para Habana y Veracruz. Salidas de Veracruz el 16 y de Habana el 20 de cada mes, para Coruña, Gijón y Santander.

LÍNEA A PUERTO RICO, CUBA, VENEZUELA COLOMBIA Y PACÍFICO

Servicio mensual saliendo de Barcelona el día 10, de Valencia el 11, de Málaga el 13 y de Cádiz el 15, para las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, La Guayra, Puerto Cabello, Curaçao, Sabanilla, Colón, y por el Canal de Panamá para Guayaquil, Callao, Mollendo, Arica, Iquique, Antofagasta y Valparaíso.

LÍNEA A FILIPINAS Y PUERTOS DE CHINA Y JAPON

Siete expediciones al año saliendo los buques de Coruña para Vigo, Lisboa, Cádiz, Cartagena, Valencia, Barcelona, Port Said, Suez, Colombo, Singapore, Manila, Hong-Kong, Shanghai, Nagasaki, Kobe y Yokohama.

LÍNEA A LA ARGENTINA

Servicio mensual saliendo de Barcelona el día 4, de Málaga el 5 y de Cádiz el 7, para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires.

Coincidiendo con la salida de dicho vapor, llega a Cádiz otro que sale de Bilbao y Santander el día último de cada mes, de Coruña el día 1, de Villagarcía el 2 y de Vigo el 3, con pasaje y carga para la Argentina.

LÍNEA A NEW-YORK, CUBA Y MÉJICO

Servicio mensual saliendo de Barcelona el día 25, de Valencia el 26, de Málaga el 28 y de Cádiz el 30 para New-York, Habana y Veracruz.

LÍNEA A FERNANDO PÓO

Servicio mensual saliendo de Barcelona el día 15 para Valencia, Alicante, Cádiz, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, demás escalas intermedias y Fernando Póo.

Este servicio tiene enlace en Cádiz con otro vapor de la Compañía que admite carga y pasaje de los puertos del Norte y Noroeste de España para todos los de escala de esta línea.

AVISOS IMPORTANTES

Rebajas a familias y en pasajes de ida y vuelta.—Precios convencionales por camarotes especiales. Los vapores tienen instalada la telegrafía sin hilos y aparatos para señales submarinas, estando dotados de los más modernos adelantos, tanto para la seguridad de los viajeros como para su confort y agrado.—Todos los vapores tienen médico y capellán.

Las comodidades y trato de que disfruta el pasaje de tercera, se mantienen a la altura tradicional de la Compañía.

Rebajas en los fletes de exportación.—La Compañía hace rebajas de 30 0/0 en los fletes de determinados artículos, de acuerdo con las vigentes disposiciones para el Servicio de Comunicaciones Marítimas.

Servicios combinados

Esta Compañía tiene establecida una red de servicios combinados para los principales puertos, servidos por líneas regulares, que le permite admitir pasajeros y carga para:

Liverpool y puertos del Mar Báltico y Mar del Norte.—Zanzíbar, Mozambique y Capetown.—Puertos del Asia Menor, Golfo Pérsico, India, Sumatra, Java y Conchinchina.—Australia y Nueva Zelandia.—Ilo, Ilo, Cebú, Port Arthur y Vladivostok.—New Orleans, Savannah, Charleston, Georgetown, Baltimore, Filadelfia, Boston, Quebec y Montreal.—Puertos de América Central y Norte América en el Pacífico, de Panamá a San Francisco de California.—Punta Arenas, Coronel y Valparaíso por el estrecho de Magallanes.

Servicios comerciales

La sección que para estos servicios tiene establecida esta Compañía, se encargará del transporte y exhibición en Ultramar de los Muestrarios que le sean entregados a dicho objeto y de la colocación de los artículos, cuya venta, como ensayo, desean hacer los exportadores.

Hijos de M. CONDEMINAS

Casa fundada en 1864

Sucursal en Madrid, Churruca, 4.º, 1.º

CONSIGNATARIOS DE VAPORES

AGENTES de: Companhia de Navegação LLOYD BRASILEIRO.—
Transportes Marítimos do Estado Portugues.—The Nordenfjeldske
Co.—Société Navale Nord-Africaine.—J. Lauritzen.—H. Hendritzen.—
Dollar Steamship Line.—Società Ligure di Navigazione a Vapore.—
Soc. Anon. di Navig. «Garibaldi».—Istituto Geográfico De Agostini.

Barcelona

José A. Clavé, 4, 1.º
Telegramas: CONDEMINAS

Compañía Trasatlántica Italiana

Società di Navigazione

Sede en GÉNOVA

Líneas rápidas para
las Antillas Inglesas,
Venezuela, Colom-
bia, Centro América
y Pacífico

Agente en Barcelona: Comm. ARTURO DE LUCIANO - Paseo de Gracia, 102

INSTITUTO CRISTIANO DE ARTES DECORATIVAS

M. DOMINGO PERIS

ESCULTOR



Grandes talleres de escultura y decoración religiosa, imágenes, relieves, urnas, andas, retablos, altares en madera, mármol, piedra, c, fibra, etc., etc. Ornamentación arquitectónica, piedra artificial para obras, estatuaria, monumentos y panteones, parques y jardines, fuentes, balaustradas, Jarrones y adornos en general. Relieves, imprenta, cartulinas artísticas para fotografías y placas para calendarios

Correspondencia: Apartada, 498

Talleres: Coello, 90 - Teléfono, 1317 G.

Por Cable "Casamerica" - Peris

Estatua del Sagrado Corazón de
Jesús exprofesa para la

ENTRONIZACIÓN EN EL HOGAR

LA CASA EN ESPAÑA QUE HA CONSTRUIDO
MÁS OBRAS DE ARTE PARA AMÉRICA



VINO MOSCATEL SUPERIOR

MARCA

VIUDA DE ROBERT

SITGES-(ESPAÑA)

EL PREFERIDO
EN LOS MERCADOS AMERICANOS
PRECIOS Y MUESTRAS SOBRE DEMANDA

CASA FUNDADA EN 1870



A. R. Valdespino
Hermanos

VINOS

Gran
Amontillado
INOCENTE



Agentes en
todas las
principales
plazas

Jerez de la Frontera

Compañía del Pacífico

(The Pacific Steam Navigation Company)

Salidas regulares de LA CORUÑA para puertos de Cuba, Panamá, Perú y Chile.

Salidas de LA CORUÑA para puertos del Brasil, Uruguay, Argentina, Chile y Perú.

Salidas de LA CORUÑA para La Rochelle-Pallice (Francia) y Liverpool (Inglaterra).

Para informes los Agentes Generales de la Compañía:

Sobrinos de José Pastor, Lda.

LA CORUÑA

Dirección telegráfica y telefónica: PACIF
Dirección postal: Apartado núm. 18

El Perú

AÑO II

NUM. 6

REVISTA MENSUAL ÓRGANO DE PROPAGANDA DEL CONSULADO GENERAL DEL PERÚ EN BARCELONA, SE REMITE A LAS INSTITUCIONES OFICIALES, CÁMARAS DE COMERCIO, INSTITUCIONES BANCARIAS, CASAS COMERCIALES, BIBLIOTECAS, OFICINAS DE INFORMACIONES, PERIÓDICOS, BARCOS DE PASAJEROS Y PRINCIPALES HOTELES DEL MUNDO

M a y o

1925

LA CORRESPONDENCIA SE DEBE DIRIGIR AL CONSULADO GENERAL DEL PERÚ = SALMERON, 6. BARCELONA

Nuestra cuestión con Chile

Los atropellos que las autoridades chilenas cometen en los territorios peruanos de Tacna y Arica.—El diputado peruano por Tacna, señor D. Roberto G. Mac Lean, se dirige al presidente de Chile, señor D. Arturo Alessandri, denunciándolos. Cablegramas cambiados entre el ministro de relaciones exteriores de Chile y el diputado peruano por Tacna

Con el fin de ilustrar a nuestros lectores sobre los sucesos que se están desarrollando en los territorios peruanos de Tacna y Arica, que indebidamente detenta Chile, y para que se pueda juzgar la forma que ese país cumple con sus compromisos internacionales y se prepara para la celebración del plebiscito, relatamos sin comentario los siguientes hechos:

En los primeros días del presente mes, en el lugar denominado Quitara, los carabineros chilenos destacados en Ticalaco, dispararon desde la banda ocupada por Chile, a trescientos metros de distancia, contra el ciudadano peruano Fermín Cohaila, hiriéndole, en momentos en que trabajaba su huerta, que se encuentra situada en la banda peruana.

Constituido el comisario peruano en el lugar de los sucesos, hizo transportar al herido a Ticalaco, en cuya ciudad fué reconocido, en presencia del juez, por los médicos y autoridades.

Cohaila falleció a las pocas horas de haber sido herido. Este crimen inaudito ha causado la más grande indignación.

Estos crímenes que son cometidos con la mayor frecuencia y atrocidad por las autoridades y fuerzas chilenas contra ciudadanos peruanos, son con el fin de intimar a éstos por medio de terrorismo. Este hecho concreto que relatamos es la mejor confirmación de nuestro aserto.

Las autoridades chilenas están resueltas a no dejar ni un peruano en Tacna y Arica para la hora del plebiscito

El señor don Manuel F. Portocarrero, ciudadano peruano, que ocupaba una importante situa-

ción en Arica, después de 14 años de residencia en ese puerto, en el que se había dedicado a labores agrícolas, como arrendatario de un fundo en el valle de Lluta, de propiedad del señor Julio Fuensalida, se ha visto obligado a abandonar ese territorio, por notificación que se le hizo en tal sentido, por su calidad de peruano.

El señor Portocarrero habría tenido derecho a voto en el plebiscito que establece el laudo del presidente Coolidge, si hubiera continuado residiendo en Arica, pero las autoridades chilenas que ocupan ese territorio han cuidado de interrumpir la residencia de los que se encuentran en el caso del señor Portocarrero, pretendiendo con eso restar del elemento peruano un gran número de votos.

El señor Portocarrero fué llamado por el gobernador de Arica, señor Bustos, quien le dijo que si salía al Sur, se le permitiría volver más tarde para residir en la provincia, pero deseoso el citado caballero de venir a un puerto peruano, se embarcó en un vapor que zarpaba al Norte, y cuando estaba a bordo fué extraído del buque y llevado al retén de policía de donde, después de muchas gestiones y protestas, consiguió volver a embarcarse, no sin que antes se le previniera que no podría volver más a las provincias de Tacna y Arica.

El señor Portocarrero ha podido darse cuenta de la conducta que observan las autoridades y fuerzas ocupantes contra los nativos y peruanos residentes en dichos territorios; se les persigue en forma despiadada, arrebatándolos a sus hogares para obligarles a dejar los territorios como medida conveniente para Chile ante el peligro de que el plebiscito se realice imparcialmente. El señor Portocarrero ha sido testigo presencial del em-

barque realizado hace diez días de 180 peruanos con destino a Punta Arenas. Y las autoridades chilenas no tienen inconveniente en declarar el propósito con que lo hacen. Al propio señor Portocarrero se lo expresó así llanamente, el gobernador en presencia del señor Vildozolo, apoderado del señor Fuensalida, con las siguientes palabras, que el referido señor Portocarrero nos ha repetido literalmente y que dicen así: que ellos no podían exponerse a perder el plebiscito porque tienen la sartén por el mango y que no conviniéndoles la presencia de los peruanos en las provincias de Tacna y Arica, estaban resueltos a no dejar, en ellas, ni uno sólo».

El diputado de Tacna señor Mac Lean, comunica al árbitro americano, por intermedio de la Embajada, la gravedad de los acontecimientos

Lima, 20 de marzo de 1925.

Excmo. Señor Embajador:

Tengo la honra de dirigirme a Vuestra Excelencia para dejar constancia ante el Arbitro Americano, por el digno conducto de Vuestra Excelencia, que, después de expedido el laudo arbitral del Excmo. Presidente Coolidge, las depredaciones chilenas en los territorios de Tacna y Arica continúan ejercitándose en la misma forma violenta en que antes se realizaron, con mengua de la respetabilidad que se debe a la fe de las naciones comprometidas en el litigio y sin respeto alguno al derecho del Perú.

Así lo acredita el telegrama que ayer recibí de prestigiosos vecinos de la frontera de Tacna; telegrama del que di cuenta a la Cámara Nacional de Diputados de que formo parte y que trasmito al Gobierno chileno en el cablegrama que, con fecha de ayer he dirigido al señor Presidente de Chile y cuyo texto es el siguiente:

«Presidente República Chile.—Santiago.—En mi condición de representante por Tacna y como tacneño, denuncié ante Vuestra Excelencia, y ante la faz del mundo entero, que a raíz del laudo expedido por el Arbitro Americano, las autoridades chilenas han intensificado los crímenes y atropellos contra el elemento peruano de Tacna y Arica, según podrá informarse Vuestra Excelencia, por el siguiente telegrama que he recibido de la frontera de Sama: «Sama 19 marzo de 1925.—Diputado Mac-Lean.—Lima.—Llegan fugitivos Tacna y Arica, exacerbación atropellos cometidos contra Céspedes, Muzzo, Bravo, asaltados, este último asesinado incendiada casa, reclutan gran número de peruanos enviándolos vapor mañana sur Chile. (Firmado), Tellez, Auza, Martínez, Jaralmonite.»

Por mi parte estimo equivocado procedimiento

de seguir atropellando peruanos inconciliable con posibilidad realización plebiscito y asómbrame que Vuestra Excelencia no lo considere así.—*Roberto G. Mac-Lean*, Diputado Nacional por Tacna.»

Suplico al Excmo señor Embajador se sirva tomar debida nota de los hechos a que esta comunicación se contrae y le ruego también se digne ponerlos en conocimiento del Excmo. señor Presidente de los Estados Unidos.

Dios guarde a V. E

Roberto G. Mac-Lean

Al Excelentísimo señor Miles Poindexter, Embajador de los Unidos de Norteamérica en el Perú.
Lima.

Cablegramas cambiados entre el Ministro de relaciones exteriores de Chile señor Jorge Matte y el diputado nacional por Tacna señor Roberto G. Mac Lean

Procedente: Santiago (Chile).

Señor Roberto G. Mac Lean

Lima.

Su Excelencia el Presidente de la República que siempre ha inspirado sus actos de Mandatario en el más alto espíritu de justicia, especialmente en casi todo lo que se refiere a las relaciones con el Perú, me encarga manifestarle que para contestar su telegrama ha querido noticiarse en fuente fidedigna y por eso ha pedido informe al intendente de Tacna, quien en telegrama de ayer dice: «Datos contenidos telegrama recibido de Sama por Diputado peruano Mac-Lean y trasmitidos por éste a su Excelencia son absolutamente falsos. Carlos Céspedes y Pedro Muzzo son dueños de boticas que continúan su giro habitual en esta ciudad atendidas por ellos personalmente. Ambos me han visitado y declarado por escrito inexactitud denuncia. Señor Bravo que telegrama menciona no existe en la provincia, pues no hay ningún peruano con ese apellido. José Bravo que vivía en Yalata se fué hace más de un año y Mariano Bravo que vivía La Siquina partió hace un mes. En cuanto a la casa quemada puedo afirmar a Usía que desde que estoy en Tacna no ha habido más que dos incendios, uno en Pocolla y otro en esta ciudad en 1923. casa de un chileno. Firmantes telegramas a Mac-Lean, son José Martínez, Jefe Administrativo Sama Carlos Anza, médico fiscal; Ricardo Tellez, que ejerció tinterilla en ésta y Aurelio Jaralmonite, hijo de un carpintero peruano que vive aquí tranquilamente. Diarios peruanos publican carta Mac-Lean a Presidente Sociedad Tacna y Arica que dice: Ostensiblemente arbitrario e injusto el laudo de Coolidge da carta de legalización a todos los desmanes, atropellos e iniquidades de la bochornosa campaña chilenezadora en las provincias

Tacna y Arica y constituye serio peligro para la paz y armonía continental. Barcelo.»

Me encarga también su Excelencia invitar a usted a unir nuestros esfuerzos para hacer labor de concordia y procurar borrar las diferencias que han dividido a nuestros dos países, felizmente en vías de terminarse con el leal cumplimiento del fallo arbitral de Wáshington. Aceptar como hechos efectivos informaciones exageradas no es el camino más adecuado para llevarnos a la concordia que anhela y busca su Excelencia. El gobierno de Chile siempre estará dispuesto a acoger con el más alto espíritu de justicia todo denuncia bien fundada. Nos aleja también de ese propósito toda apreciación sobre el fallo justiciero e inspirado en un alto espíritu americanista que nos incumbe respetar en toda su integridad.

Jorge Matte, Ministro de Relaciones de Chile.

Ministro de Relaciones Exteriores de Chile.—Santiago.

Cuando el 19 de este mes dirigí al señor Presidente de Chile el cablegrama en que le denunciaba la conducta de las autoridades de Tacna y Arica contra el elemento peruano de esas provincias, abrigaba la esperanza de que el Primer Mandatario de esa nación, pensando serenamente en la enorme responsabilidad que le crea ante su propio pueblo una solución del problema del Pacífico apoyada en el abuso de la fuerza contra la población inerme e indefensa de los territorios detentados, dictaría las órdenes más severas para que sus agentes en presencia del compromiso internacional de la celebración del plebiscito, no continuarán persiguiendo a la población nativa que aún queda en las provincias irredentas, me ha sorprendido amargamente el cablegrama de Vuestra Excelencia en que me hace saber que la sincera y patriótica presentación mía, ansiosa de justicia y nutrida de fe, no ha tenido otro resultado que el de un pedido de informe a la autoridad que durante cuarenta años ha sido el símbolo de la arbitrariedad y del terror.

La cita que hice en mi despacho cablegráfico del telegrama de varios tacneños que fueron expulsados de su suelo natal y que a su vez denunciaban los maltratos que en Tacna sufrían otros connacionales nuestros, sólo significaba el dato tomado de la última queja recibida; si hubiera sido preciso señalar nombres habría podido indicarnos a millares; de ahí que no creo necesario detenerme a analizar las explicaciones del Intendente de Tacna sobre las declaraciones a que se refiere—arrancadas, si existen, a viva fuerza—ni que insista tampoco en analizar si existieron motivos para que don Mariano Bravo hiciera un supuesto abandono de la Siquina. No es del caso tampoco, ni lo permite este documento, alegar qué propósitos llevaron al sargento Moraga a buscar por sí mismo la muerte

en la obra despiadada que realizaba, pero lo que sí no puedo dejar de pasar inadvertido, es que en el informe de que se trata es falsa hasta la referencia que me atribuye una carta que no he escrito y que no habría tenido inconveniente en suscribir si se me hubiera invitado a poner la firma en la última parte del párrafo que se transcribe. Efectivamente, los desmanes, los atropellos y las iniquidades cometidos en los territorios de Tacna y Arica, durante los tres últimos lustros, no tienen ejemplo para compararlos y las persecuciones de que se ha hecho víctima a los nativos de las dos provincias por el único delito de haberse mantenido firmes en su nacionalidad y manifestarse resueltos a ver reintegrado su suelo a la patria de sus mayores, no puede siquiera concebirse en el mundo de los humanos. Estas aseveraciones mías no son, como parece entenderlos Vuestra Excelencia, el producto de informaciones exageradas sino que todas corresponden a hechos efectivos; los que aquí vivimos lo hemos palpado día a día cuando hemos visto llegar en peregrinación dolorosa familias enteras obligadas al abandono de sus hogares y de sus bienes, porque el criterio perturbado de sus enemigos irreconciliables creía que era la mejor manera de afianzar su derecho sobre el suelo de que se les despojaba.

¡Tal es la dura realidad! Y, a través de todo, así la juzga hoy la conciencia universal y así también lo declararán mañana los juicios de la Historia.

Precisamente, guiado por un espíritu de concordia americana, que tiene en mí los caracteres de una obsesión, me adelanté a la invitación que a nombre del Presidente formula Vuestra Excelencia en el cablegrama que he recibido, para pedirle que restableciera el imperio de la justicia en nuestro territorio ocupado por Chile y no creo que puedan borrarse las diferencias que nos dividen, cohonestando las faltas de quienes proceden mal, en lugar de corregirlas y todo por realizar la conquista de un territorio que la naturaleza y el alma del pueblo peruano le han puesto límites que nada ni nadie podrá borrar con los hechos ni con el tiempo.

¡Ojalá que el fallo arbitral de Wáshington, lealmente cumplido, nos aleje para siempre del camino de la proclamación de las injusticias a que nos hemos visto obligados durante la ocupación chilena y que el plebiscito a que los tacneños estamos resueltos a concurrir, si el Arbitro nos da las garantías necesarias para la libre emisión de los votos, reintegre al Perú los territorios que son nuestros y no continúe, para baldón de la América, una situación que condena la justicia y repudia la moral.

ROBERTO MAC-LEAN

Diputado Nacional por Tacna

La capital del Perú

Un historiador chileno dice, hablando de la ciudad de Lima, que en tiempos de la colonia tuvo el privilegio de «ser la segunda ciudad de España, si no era más todavía»... En efecto, la Universidad de San Marcos y los Colegios peruanos fueron durante más de dos siglos, para los hijos de América, lo que París y Bolonia para los estudiantes de la Edad Media; las Audiencias de Quito, Santiago y Buenos Aires dependían de la Real Audiencia de Lima; los Obispos creados por Roma, para propagar o afianzar la fe católica en los pueblos de aquel vasto Continente, obedecían como sufragáneos al Arzobispo de la «Ciudad de los Reyes»; hasta los gastos de la famosa colonia penal chilena se cubrían con el oro extraído del Potosí.

Actualmente la capital del Perú, quieranlo o no, es una de las ciudades más bellas, más atrayentes, más simpáticas del mundo civilizado. Decía el célebre Calino, el popular filósofo, precursor de Pero Grullo y Gedeón: «Siendo tan hermoso el campo, ¿por qué no se construyen en él las ciudades?» La naturaleza, el conquistador Pizarro y los peruanos, puestos de acuerdo, han resuelto el problema planteado por Calino, convirtiendo en maravillosa realidad la atinada reflexión del filósofo de las ingenuidades. Los balnearios de Chorrillos, Miraflores, La Punta y el Barranco, que en belleza, clima y confort nada tienen que envidiar a las playas más célebres del Cantábrico y de la Costa Azul, están unidos a Lima por ferrocarriles eléctricos rapidísimos y espléndidas carreteras, que permiten salvar en pocos minutos la distancia que los separan. Pueden, pues, considerarse de hecho incorporados a la metrópoli.

Lima, ciudad tan antigua y tan nueva, es hermosa como un ideal de ciudades. Todo en ella es luz, frescura, animación. Para todos los hombres que, según el verso de Horacio, suspiran por Roma cuando están en la aldea y por la aldea cuando están en Roma, Lima tiene el encanto de ser a un tiempo campo y ciudad. Allí se encuentran la tranquilidad o la vida intensa, la soledad o el «mundanal ruido». No hay nada más azul, más florido que las playas de sus alrededores. No hay nada más aristocrático, más lujoso que el centro. El caserío es monumental en su mayor parte, abundando aquí y allí los más ricos materiales de construcción, que conservan, como las costumbres, un marcado sabor colonial.

Yo fui testigo de la actividad pasmosa desplegada por los peruanos en los preparativos para solemnizar el centenario de Ayacucho. Los embellecimientos de la ciudad, los accesorios de la Feria de Muestras, la Feria misma, son cosas improvisadas. Descuella entre esas audaces improvisaciones el Nuevo Hotel, construido, como quien dice, en unos días, sin que esta rapidez increíble de la edificación perjudique lo más mínimo a la solidez.

Complemento del Hotel y de otras novedades dispuestas para los festejos del centenario, es el arreglo de la vía pública para comodidad de paseantes a pie y en coche. El alumbrado eléctrico se ha difundido en Lima de tal modo que no conozco ciudad alguna en Europa que con mayor ni igual profusión lo posea. Por lo general (no es preciso ir a Lima para saberlo), en todas las fiestas de esta clase gustan los peruanos demostrar su patriotismo, su riqueza y los medios de que disponen para hacer los honores de su hermosa capital. Es el Perú una nación sobria y trabajadora, que cuando llega la ocasión sabe gastar y deslumbrar a sus huéspedes, haciendo gala de tanta esplendidez como buen gusto.

Otra de las admirables improvisaciones, aunque no tan reciente, que causan maravilla a cuantos visitan la que antiguamente se llamó «Ciudad de los Reyes» es la restauración del palacio de los Marqueses de Torre Tagle. Instalada la Cancillería en la noble mansión, orgullo de nuestra arquitectura colonial, quedó en 1920 convertida en un primoroso recinto de arte, merced a la voluntad resuelta y al temperamento artístico del que era entonces, como lo es hoy día, ministro de Relaciones Exteriores, don Alberto Salomón.

No me detendré a reseñar mis personales impresiones sobre las muchas obras artísticas y renombradas que en Lima se conservan, pues son tantas y tales que hay libros de muchas páginas dedicados a ellas. Pero no callaré la profunda e inenarrable emoción que sentí cuando, visitando la Catedral, acompañado del Dr. Villanueva, hombre gentil e inteligente como pocos, me hallé frente a cierto fúnebre monumento que ya me era familiar por las ilustraciones. Es una urna—¡descubrámonos!—, la urna en que se guardan los restos del conquistador inmortal que derrotó en Cajamarca con un ejército de trescientos soldados a más de treinta mil hombres acaudillados por el inca Atahualpa; la urna en que se conservan los gloriosos despojos de Francisco Pizarro. Creo que el más impasible, el más indiferente, el más escéptico de los hombres no dejará de experimentar cierta emoción delante de ese puñado de huesos gloriosos.

Aquella mañana y con el mismo incomparable guía, visité el Cementerio, en el cual las obras de arte se cuentan por docenas.

Más tarde saludé al general don Antonio Sánchez y Sánchez, que preside con acierto y el aplauso de todos los peruanos la misión española encargada de organizar allí la Guardia civil y la Policía. Fui presentado por el Dr. Villanueva al capitán Sánchez, de la Guardia civil; y al recorrer la Escuela de Policía pude apreciar la inmensa labor realizada por ese hombre incansable, labor cuyos primeros frutos se palpan en Lima por manera sorprendente.

Ha dicho Rubén Darío que «el progreso es el ene-

migo de lo pintoresco y su nivelación no va dejando carácter local ni originalidad en ninguna parte». Esta afirmación del gran poeta hispanoamericano tiene pocas, pero honrosas excepciones, y una de ellas es, tal vez la más saliente entre todas, la nación peruana. El progreso ha traído al Perú todo lo que significa adelanto, *confort*, desarrollo comercial y cultura; pero no se ha llevado nada de lo que constituía tema para páginas de color y de luz. El peruano, artista ante todo y muy apegado a las particularidades y a los rasgos distintivos de la raza, defiende con admirable tesón la belleza del pasado y la razón del arte.

Ni las altas damas desdénan la mantilla, ni la

La afición a las corridas de toros sobrepuja en Lima a la afición que nuestro deporte nacional despierta en la mayoría de las ciudades españolas. Llega el primer día de toros—después de un largo período de abstinencia—y los limeños netos lo olvidan todo: la política y la revolución, los negocios y las contribuciones. Lo único que puede preocuparles es el estado atmosférico, porque si llueve mucho, ¡adiós fiesta nacional! Todavía no se le ha ocurrido a nadie poner techo de cristales a las plazas de toros, pero día llegará en que esto se intente. La afición es en Lima de tal manera imperiosa que hasta se dan corridas amenizadas con aguaceros, y los que soportan los ardores del sol en los



Fachada del Gran Hotel Bolívar, en la Plaza de San Martín, Lima (Perú)

juventud elegante pasa las horas muertas en los tanguitos, comidas-tangos y cenas-tangos de los hoteles, ni el pueblo humilde abandona sus costumbres tradicionales. No cabe negar que en Lima la industria y el comercio tomaron incremento extraordinario; que la población crece y crece; que los edificios públicos aumentan de día en día y las nuevas casas de vecindad son tantas, que sorprende y admira ver cómo se improvisan barrios de colmena en los cuales se apiñarán las generaciones futuras empujadas por la presente. La población nueva resulta en su nuevo caserío tan densa como la antigua, y el hormiguero toma proporciones gigantescas.

Pero esto no es obstáculo para que sea el Perú, entre todas las naciones iberoamericanas, la nación que conserva con mayor fidelidad y elegancia los rasgos característicos de las costumbres coloniales.

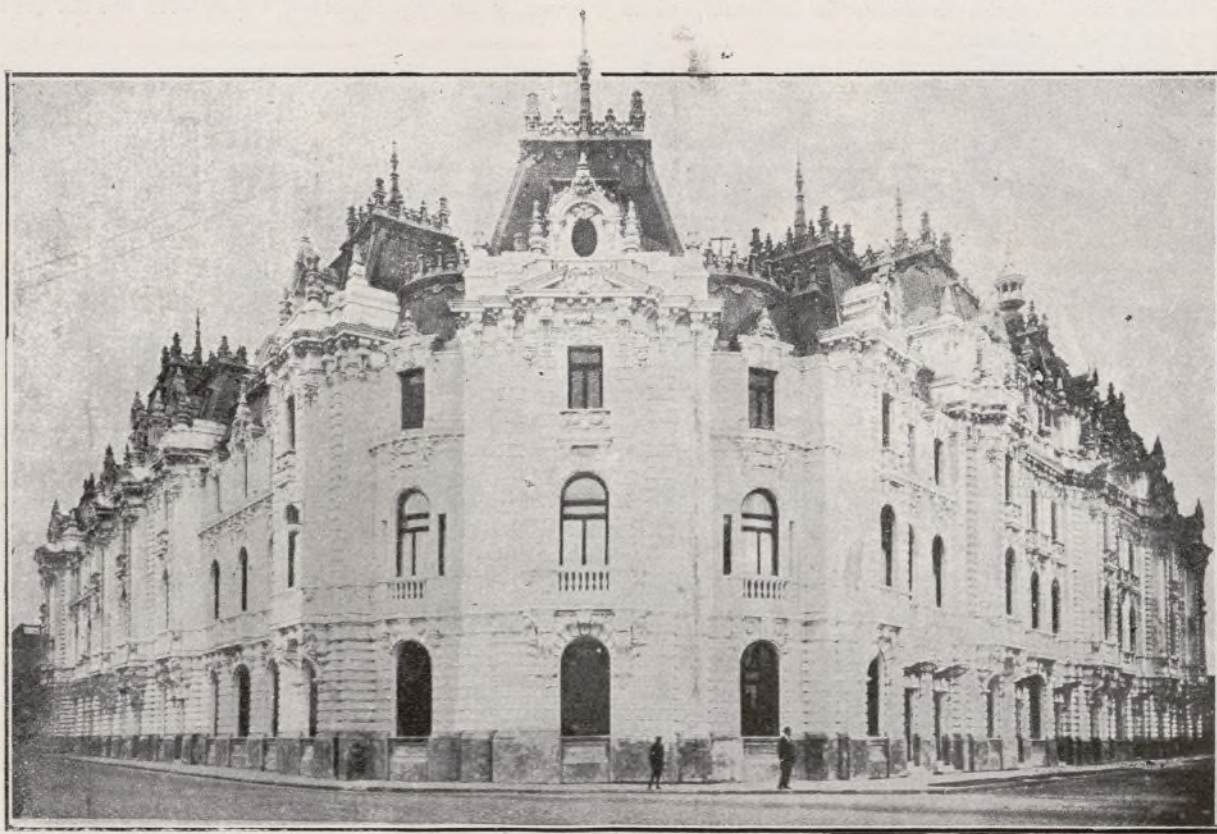
apiñados e inhospitalarios tendidos llevan con resignación estoica la mojadura.

Esto de la afición a las corridas de toros va ya picando en historia. Cada día parecía que debiera disminuir la afición, y sin embargo, a pesar de las carreras de caballos, del boxeo y del *foot-ball*, aumenta. Y yo pregunto: siendo este espectáculo tan contrario a la cultura intelectual, ¿cómo se explica que arraigue más y más a medida que la cultura se difunde? Porque ni Eugenio Noel con sus apóstrofes estereotipados, ni los pesimistas más empedernidos, conseguirán demostrar que somos hoy menos civilizados que ayer.

Y no hay que decir que la castiza afición a los toros se halla circunscrita a la clase baja y a los aristócratas. No; en Lima como en Madrid, en Sevilla como en Barcelona y en San Sebastián, la clase media y la parte de ésta más ilustrada es la

que da tal vez mayor contingente al dilettantismo taurómico. Conozco en España y he conocido en Lima a muchas personas distinguidas en las letras, en la política, en el foro y en las profesiones liberales que no dejan de asistir a ninguna corrida. A esto replicarán que son muchos también los que quisieran ver arrasadas las plazas. Es cierto; pero este argumento no destruye el anterior. Hace veinte años que se creía que la fiesta nacional estaba herida de muerte; que se acababan los toros, los ganaderos, los toreros, los empresarios y con ellos la afición. Pero el tiempo y la realidad han desmentido esta profecía. Lo que se creía muerto ha

podrá ir perdiendo poco a poco esta o la otra forma de su carácter tradicional; pero a medida que vaya perdiendo parte de su secular idiosincrasia, ya dejándose imponer el parlamentarismo inglés, ya las formas literarias preconizadas por Francia, ya abriendo sus puertas a la invasión filosófica extranjera, comprenderá que no puede ni debe airoosamente perderlo todo; que debe conservar algo. Cuando el terreno se acorta, aumenta, como en los desafíos, la energía con que se le defiende. Los toros y la mantilla conviene conservarlos, no porque sean de hispano abolengo. Se los defiende con más cariño que convicción, como se defiende la casa sola-



Un aspecto de las modernas construcciones de Lima

aparecido de pronto más popular y se ha revestido de formas más artísticas.

Puedo juzgar fríamente este fenómeno porque no soy de los *aficionados*. Tampoco soy de los que abominan de las corridas ni de los que creen que se pueden y se deben suprimir. Un pueblo que desde tiempo inmemorial viene divirtiéndose de una manera no puede divertirse de otra porque lo aconseje tal o cual escritor, tal o cual filósofo. Los que tienen en sí de un modo tan intenso el sentimiento de esta fiesta, que la asocian a sus ideas, que en ella encuentran elementos psicológicos para conservar su carácter, no pueden fácilmente renunciar a ella.

El Perú, que conserva más que ningún otro pueblo el sentimiento de su personalidad colectiva,

riega, carcomida y ruinoso, no por su valor real, sino por los recuerdos que encierra.

Yo creo sinceramente que los toros desaparecerán de Lima cuando los peruanos se cansen de oponer resistencia a la invasión de las costumbres de la América del Norte; cuando se declaren vencidos en esta noble y patriótica contienda. Y como la nación peruana es la más rebelde, la cosa va larga y hay todavía para rato. De modo que se puede decir, glosando una frase popular: «Si tan largo me lo fías, echa unos cuantos siglos de corridas de toros...»

(Del libro «Los enemigos del Rey» del Dr. Alfonso R. de Grijalba).

Muerte del general Mangin

El día 12 del presente mes dejó de existir en París, el ilustre y célebre general francés D. Charles Marie Emmanuel Mangin, gloria del ejército de su patria.

El General Mangin, fué nombrado por el Gobierno francés como Embajador Especial a las fiestas conmemorativas del primer Centenario de la Independencia del Perú, que se celebró el año de 1921. Entre las grandes actuaciones que en esa fecha clásica se realizaron en Lima, una de las más importantes fué la gran parada militar en la cual nuestro Gobierno, le discernió el alto honor de comandar nuestro ejército que en unión de las tropas argenti-

en nuestras provincias de Tacna y Arica, con el fin de desperuanizarlas.

Estos hechos que el amplio espíritu de justicia del General Mangin, dió a conocer al mundo entero, es otro de los valiosos testimonios que ante la humanidad puede presentar el Perú y poner de manifiesto el ejemplar espíritu de justicia y la clara penetración del insigne jefe francés.

Nació el General Mangin el 6 de Julio de 1866, en Sarre Bourg (Moselle), en el año 1886 ingresó en la escuela de Saint-Cyr, de la cual salió dos años después como sub-teniente de infantería de marina.

Inmediatamente partió para el Senegal en don-

El General Mangin comandando las tropas peruanas durante la celebración de las fiestas del centenario de la Independencia del Perú del año 1921.



nas, norteamericanas, españolas, italianas, japonesas, inglesas, francesas y otras, desfilaron bajo el comando del egregio jefe.

Con la desaparición del General Mangin, pierde el Perú un grande e ilustre amigo y su muerte ha sido inmensamente sentida en nuestro país, en donde se le profesaba el más intenso afecto y la más grande admiración.

Gran cerebro el General Mangin, no sólo era un genio de la guerra sino también un hábil diplomático y un brillante escritor. El vigor, la elegancia, la limpidez de su estilo, la claridad de sus exposiciones y la verdadera belleza de sus capítulos, ya fueran consagrados a cuestiones militares o a facetas del desarrollo de las repúblicas de la América Latina, atestiguan en él un gran pensador y un experto conocedor en los asuntos del continente americano.

En sus notables artículos publicados en la Revue des Deux Mondes, de París, bajo el título «Alrededor del Continente Latino», el General Mangin, expuso en forma maestra e imparcial los incidentes de nuestra guerra con Chile y relató las violencias cometidas por Chile contra los peruanos residentes

de permaneció de 1889 a 1892 partiendo el año siguiente para el Sudán. En 1895 y después de una corta permanencia en París, participó en la misión Congo-Nil. Nombrado capitán y hecho caballero de la Legión de Honor, Mangin pasó algún tiempo en el Ministerio de las Colonias. De este puesto fué destacado al Tonkin a donde llegó como jefe de batallón, regresando a Francia con el grado de teniente coronel.

De 1906 a 1908 y después en 1910 estuvo nuevamente en el Sudán, en 1912 pasó a Marruecos, librando Marrakech, sitiada por los rebeldes. El 8 de Agosto de 1913, recibió las estrellas de general de brigada. Al estallar la gran guerra en 1914, comandaba la 8.ª brigada de infantería. A partir del 2 de Septiembre comandó la 5.ª división. En Junio de 1916 recibió las tres estrellas, al mismo tiempo que el comando del undécimo cuerpo. Llamado a Verdún reconquistó Douaumont después de un heroico y furioso ataque. En el mes de Diciembre del mismo año estuvo a la cabeza de la 6.ª armada.

Retirado del servicio fué nuevamente llamado a él por el señor Clemenceau, recibiendo el comando del 9.º cuerpo, y el 10 de Junio de 1918 el de la déci-

ma armada. El 11 de Junio su vigorosa contraofensiva de Mery-Courcelles detuvo definitivamente el avance de los alemanes sobre París. El 18 de Julio por un contraataque famoso rechazó a los alemanes de la foresta de Villiers-Coutteret y reconquistó Soissons.

En el año de 1921, fué nombrado Embajador Extraordinario de Francia ante el Gobierno del Perú en las fiestas del Centenario de la Independencia del Perú, habiendo realizado el viaje a nuestro país en el

acorazado francés «Jules Michelet». El Congreso del Perú, le confirió el grado de General de División.

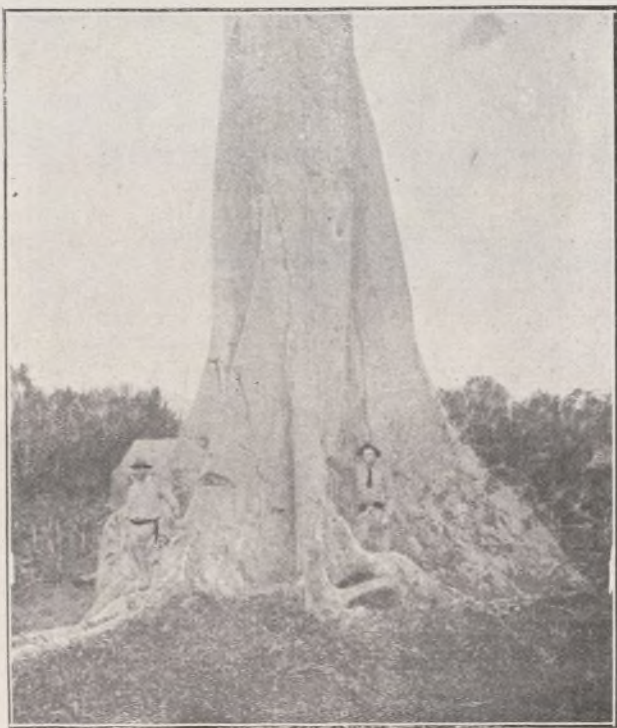
Como se sabe, el General Mangin, fué un estu-pendo organizador de los ejércitos coloniales franceses y dedicó todo su entusiasmo a la instrucción de esas tropas que tan valeroso comportamiento tuvieron en la guerra europea.

EL PERU, se asocia al duelo de la república francesa y rinde su ferviente homenaje a la memoria del ilustre militar.

Las grandes fuentes de riquezas de las montañas del Perú

En nuestros números anteriores hemos tratado sobre las grandes probabilidades y brillantes perspectivas que para la inversión de capitales ofrece el Perú. En el presente artículo vamos a describir en forma somera los resultados que un grupo de colonos está obteniendo en la Montaña del Perú.

Este grupo de colonos dirigidos por el señor Hugo Tomenotti, concesionario de la titulada «Concesión Tomenotti», inauguraron hace un año la colonia que tienen establecida en la montaña peruana.



Base del árbol «Pasaro» de 145 pies de altura, en las orillas del río Pangoa en las montañas del Perú. Este gigante de la selva es visible a muchas millas de distancia.

Ocupa ésta, una vasta zona que como todas las de nuestra montaña se miden en miles de hectáreas. Tiene alrededor de un millón de hectáreas de extensión de tierra de primer orden y se encuentra situada en el triángulo que forman el Alto Ucayali y el río Pachiteta y los afluentes que lo forman el Pichis y el Palcazú.

Esta colonización se halla dentro de la zona de influencia del Ferrocarril al Pachitea, en actual construcción y tiene la ventaja que para el transporte le prestan los ríos navegables.

Como dice el señor Tomenotti, estas regiones están llamadas a ser grandes centros de actividad industrial y comercial, y se irán formando en esas zonas, vastas y florecientes poblaciones.

Para dar una idea a nuestros lectores de las incalculables riquezas, de la sorprendente fertilidad y de los increíbles resultados que con poco esfuerzo se puede alcanzar en ella, insertamos a continuación los puntos más interesantes del relato que sobre los éxitos obtenidos hasta la fecha hace el señor Tomenotti en carta que dirige a la «Vida Agrícola» de Lima.

Nada más que un año ha transcurrido desde la llegada aquí de los colonos de Norte América, y hoy día puede asegurarse que la colonización del Pachitea es un hecho cumplido.

Nadie, absolutamente nadie, puede quejarse de estos lugares. Puerto Leguía encuéntrase más o menos en medio del río Pachitea que tiene una extensión de unos 300 kilómetros. De común acuerdo con los colonos se ha escogido este sitio, que es sin duda uno de los mejores de la región de la montaña. Kilómetros cuadrados de terrenos llanos, sin quebradas y puestos a una altura la que nunca el río puede llegar, con innumerables chorros de agua fresca y cristalina. Este es el lugar donde estamos y que está destinado a ser un día un gran centro de población.

Tres son los factores esenciales y que hacen seguro el porvenir de esta región: *Clima, fertilidad de la tierra y comodidad de transporte.*

Clima.—Este es el mejor que una persona puede

desear: aquí nadie se enferma; los mismos enfermos que aquí llegan, sanan. De noche no podemos dormir sin frazadas, y de día siempre un aire fresco y puro llega a nuestros pulmones, haciéndonos gozar de fuerza, de salud y de felicidad.

Fertilidad de la tierra.—Ningún terreno al estado natural en el mundo entero, puede ser más fértil que éste. El terreno en su mayoría es compuesto de arena fecunda para siglos de caída de hojas, palos y lluvia, así que no precisa abonarlo, y la distribución de las lluvias es tan apropiada que la irrigación artificial es innecesaria. Generalmente los terrenos se distinguen en terrenos bajos y altos: los primeros son puestos a un nivel que el río puede inundarlos, mientras las alturas están libres de inundaciones. El café se da mejor en las alturas, la caña de azúcar también contiene más azúcar en los sitios, el arroz y la yuca también prefieren las alturas, mientras el maíz, el frejol, los plátanos y el algodón buscan lugares bajos. Para el algodón estoy seguro que si el cultivo de los algodones estuviese hecho bajo sistemas más modernos, se obtendrían espléndidos resultados también en las alturas. Nosotros tenemos algodones en terrenos altos y estamos perfectamente satisfechos de ellos. El sistema de cultivo de la tierra y de sembrío en estas regiones es tan primitivo que al recién llegado le parecen cosa fantástica y absurda.

Hecho lo que se llama aquí un «rozo» (que es tumbar todos los palos) se le pega fuego después de más o menos unas seis semanas que los palos han sido tumbados. Quemada la chacra, con un palo o con el machete se hace un hueco y se pone la semilla. No obstante que más de una tercera parte del terreno está ocupada por los palos y troncos que no quemaron, una hectárea de algodón da más de una tonelada; una hectárea de maíz da más de 30 mil mazorecas; una hectárea de frejol más de 200 arrobas; una hectárea de arroz más de dos toneladas.

La caña de azúcar, el café, el cacao producen más aquí que en cualquiera otra parte. A los cuatro meses se tiene maíz, frejol, arroz, algodón Ceylan; a los seis meses yuca; a los ocho el algodón peruano; a los diez los plátanos, pituca, camotes. Los tomates se dan como la mala yerba todo el año; las legumbres y los hortalizas no precisan mucho cuidado para estar en la mesa todos los días; las parras de uva importadas de California prosperan aquí mejor que allá: los higos, las paltas y casi todos los árboles frutales encuentran estos lugares más propicios que otros; y las naranjas y los limones se desperdician en el suelo.

Con unas diez libras se compra todavía una vaca lechera; los carneros y cerdos de cría una libra; las gallinas alrededor de un sol. Viniendo a casos prácticos como nosotros hemos experimentado, el costo de una hectárea rosada, quemada y sembrada de algodón es de diez libras moneda peruana. En la hectárea sembrada de algodón se puede sembrar en los camellones arroz, y a los cuatro meses se obtiene una tonelada que vendido en cáscara vale diez centavos por kilo. El algodón rinde una tonelada por hectárea que vendido a 50 centavos por kilo produce 50 libras moneda peruana. El arroz paga



Plantación de Higuera

el cultivo de la chacra, y gastando 5 centavos por kilo por la cosecha del algodón el agricultor bueno viene a sacar 40 libras de provecho neto por hectárea, lo que quiere decir el 400 por ciento sobre el capital invertido. Además la vida cuesta prácticamente nada porque unas hectáreas sembradas de yuca, plátanos, pituca, maíz arroz, frejol, dan los alimentos al rico, al pobre, a las vacas, a los cerdos y a las aves.

El pescado más sabroso abunda en el río, y el cazador más inexperto nunca vuelve del monte con las manos vacías.

Transporte.—Las comodidades de transporte por el momento precisa confiarlas al Río Pachitea que tiene en los pocos meses de seca más de tres pies de agua en los lugares más bajos, mientras que en los demás meses del año pueden surcar aquí lanchas de ocho pies y más de calado. Hoy día no existen lanchas verdaderas, apropiadas para estos ríos. Más bien estas lanchas parecen remolcadores de viejo estilo, a los cuales, se les ha dado una mano de barniz. El Gobierno ha confiado al señor Ingeniero Hartman los trabajos de construcción del ferrocarril que partiendo de Tambo del Sol llegará a este

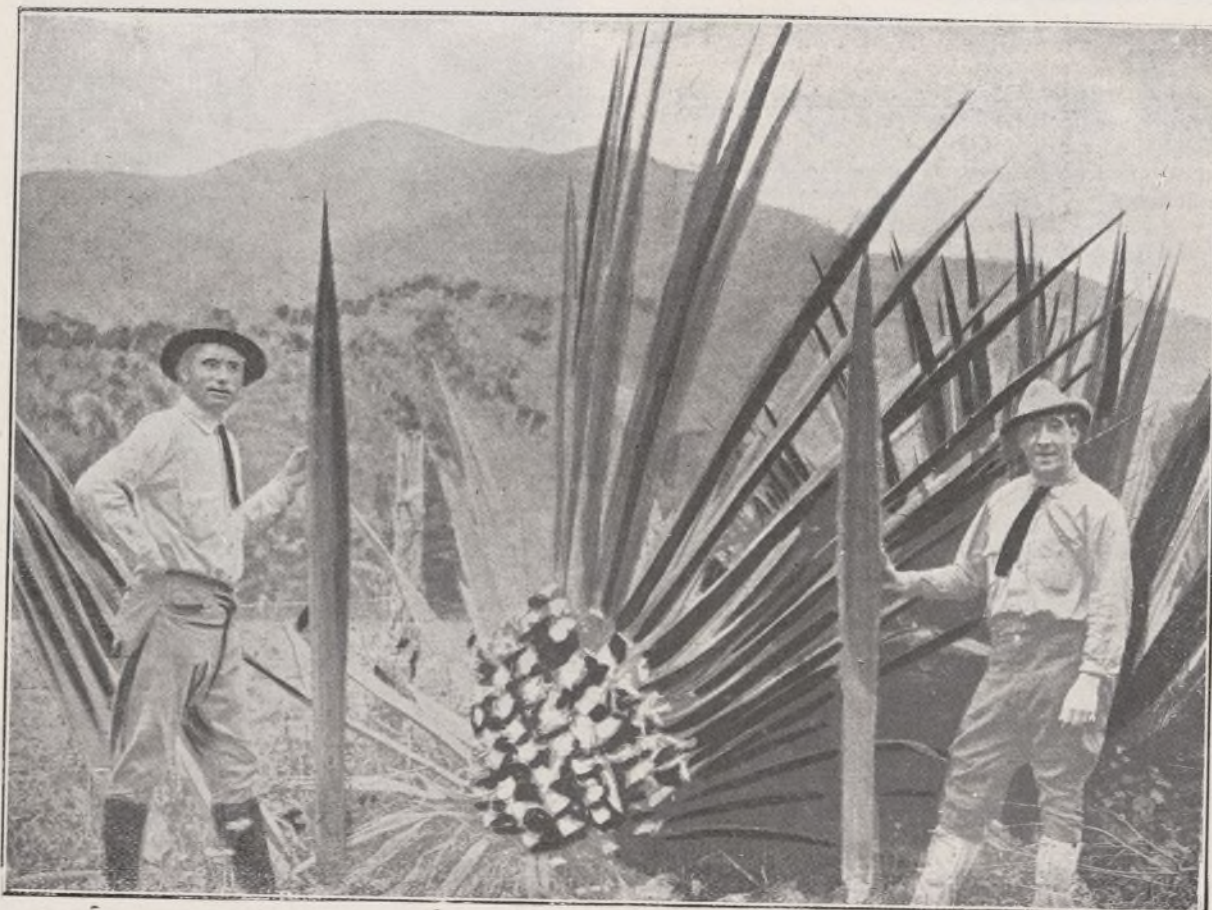
punto del Pachitea. Los trabajos siguen con fuerza, y no está lejano el día en que esta región quede unida por ferrocarril al Pacífico y por navegación al Atlántico.

Porvenir Comercial e Industrial.—Industrias verdaderas no hay todavía; pero estoy seguro que está muy cercano el día en que esta región empezará a desarrollarse industrialmente, llegando a sorprender al mundo entero. Las comodidades de transportes dadas por los ríos; las facilidades de obtener fuerza hidráulica y de vapor casi sin gasto; la exhuberancia de producción de todas las materias pri-

se produce aquí de cacao y azúcar daría provechosos enormes.

La industria de conservar legumbres, frutas, carne y pescado en tarros, si se desarrollara apropiadamente aquí sobrepasaría por completo la exportación que hoy día se hace de EE. UU. y de Europa para la América latina, porque frutas, legumbres y pescado aquí hay en bundancia todo el año.

La industria de la seda sería también muy provechosa porque la morera aquí la tenemos verde todo el año, y los gusanos de seda no pueden encontrar mejor clima para desarrollarse continuamente.



La penca o planta de henequen en la montaña del Perú. Las fibras de henequen, usadas en las manufacturas de sogas y pitas se sacan de las hojas largas. Esta industria apesar que las pencas crecen silvestres en la región de la montaña y que está llamada a un gran porvenir, no se ha implantado.

mas necesarias, ponen a esta región en condición privilegiada para el desarrollo industrial.

La industria azucarera puede abrir la marcha a todas las industrias y dar provechosos.

La industria del café puede invadir por calidad y precios todos los mercados consumidores.

El algodón puede manufacturarse aquí donde hoy mismo hay un consumo grande de tejidos.

El te produce abundantemente todo el año y puede ser un fuerte rival del de Ceylán.

El tabaco puede trabajarse aquí en forma de dejar atrás los exquisitos cigarros de la Habana.

La industria del chocolate por la abundancia que

La industria química y farmacéutica no puede pedir un lugar mejor que este, habiendo aquí al alcance de la mano todos los productos que necesita.

Y un mil de otras industrias se podían establecerse, con resultados espléndidos.

Lo que se precisa aquí son: *Hombres, capital, maquinarias y mejor sistema de navegación.*

Hombres.—Con esta palabra entendemos una clase de gente sana, resuelta para el trabajo y con una voluntad de hierro para progresar y hacer progresar al país. Las personas viciosas que quieren especular sobre el vicio, sobre el pobre trabajador y tener a los indios en estado de esclavitud, tienen que vivir a muchas leguas de aquí porque les iría mal,



Plantación de Maíz

Capital.—No creo que el fuerte capitalista puede hoy día poner sus capitales en lugar mejor que éste; ni creo que se ofrece mejor oportunidad que ésta al agricultor con modesto capital. De todas maneras, es inútil que una persona venga aquí para establecerse si no tiene un capital inicial de los menos 200 libras peruanas.

Maquinaria.—Muchas veces los colonos llegan a lugares nuevos y para ellos completamente desconocidos con maquinarias completamente inservibles. Las maquinarias importantes para aquí no son muchas y lo que sería conveniente que los colonos comprasen en sociedad y que les rendiría el mil por uno, es un «donkey engine», que es una máquina a vapor que arrastra, destronca y amontona en un día media hectárea de palos y troncos, dejando el terreno completamente libre y listo para poner los arados. Esta máquina quema leña que aquí no cuesta nada; separa los palos de valor que no sirven para quemar, y con la misma fuerza que desarrolla puede hacer marchar una aserradora haciendo tablas tan indispensable en estos lugares.

Es así que con el trabajo de esta máquina se ponen los terrenos completamente limpios y con la

aserradora el material necesario para hacer casas, galpones, muebles, embarcaciones, etc., con costo diremos casi nulo. Esta máquina de gran fuerza, completa con la aserradora cuesta más o menos 2,500 libras oro, y el precio varía según la capacidad. Las clases de arrancacepas de mano no sirven porque el trabajo se hace demasiado despacio.

Otras maquinarias muy necesarias son una bomba de mano para el agua, una máquina de mano para pelar arroz, quebrar maíz, moler caña de azúcar. Para aquellos que quieren viajar bastante en el río y hacer negocios, buenos motores a gasolina son muy útiles.

Mejor sistema de navegación.—Como se dijo más arriba, las lanchas de estos ríos no son aptas para el trabajo que se proponen hacer. Se precisan aquí lanchas modernas, de fondo chato, anchas y livianas; la madera produciría un carbón para hacer marchar las lanchas a gas pobre, economizando así en combustible y tiempo.

Estamos seguros que en un día no lejano desaparecerá de estos lugares el sistema primitivo del cultivo con machete y el medio de navegación hecho con lanchas estilo barca de Noé, para dar lugar a los modernos y prácticos sistemas de cultivo de la tierra y de transporte.

La industria del carbón y del hierro en el Perú

En uno de nuestros números anteriores, dimos cuenta que en el Perú se establecería muy en breve y en gran escala, la industria del hierro y del carbón.

Hace pocos meses que nuestro Gobierno nombró una comisión presidida por el Ingeniero peruano señor José Balta, con el fin de propender al establecimiento de esta Industria.

La abundancia de territorios carboníferos en el Perú es excepcional. Según los cálculos efectuados por la comisión técnica, hay alrededor de doscientos mil millones de toneladas de carbón entre liñitos, hulla y antracita, habiendo de esta última sustancia mas de ciento treinta mil millones de toneladas. Además, por su calidad, este combustible reúne las más excelentes cualidades.

Según declaraciones del Ingeniero señor Balta, el establecimiento de la industria del hierro y del carbón en el Perú, puede efectuarse a base de tres disposiciones legislativas. Una presupuestal, determinando partida suficiente como lo tiene propuesto nuestro gobierno para organizar los trabajos preparatorios; otra de protección especial a los que se dedican a la explotación de carbón reduciendo la contribución de minas y dando otras facilidades y la última de índole financiera garantizando el interés del capital que empresas particulares invirtieran en la industria siderúrgica.

Declaró así mismo el señor Balta, que otras naciones sudamericanas, seguían los rumbos del Presidente señor Leguía, en cuanto a implantar en sus respectivos países la industria siderúrgica. Citó el caso de la Argentina, Brasil y Chile y puso de manifiesto las ventajas del Perú sobre los países citados por contar con todos los elementos necesarios, como son mineral de hierro y carbón.

En el Perú se producen toda clase de materias primas, siendo las más importantes: Petróleo, Cobre, Plata, Oro, Vanadium, Carbón, Azogue, Tungsteno, Salitre, Sal, Estaño, Mármoles, Ovejas, Guano de aves (abonos agrícolas), Lanas de vicuña, alpaca, Algodón, Coca, Cueros, Maderas, Caucho o Goma elástica, Cascarilla, Quina, Azúcar, Arroz, Café, Tabaco, Cacao, Aguardientes, Aceite, Cereales y otros muchos

La República del Perú

IMPRESIÓN GEOGRÁFICA

Azúcar y el octavo de Petróleo y Algodón. En su suelo privilegiado la inversión de capitales, ofrece la más segura y halagadora utilidad.

En su rápido progreso ha alcanzado a ocupar en la estadística mundial del último año, el primer lugar como productor de Vanadium, el tercero de Plata, el sexto de Cobre y

Es sumamente halagador poder enumerar aun- que en forma sucinta el grado de prosperidad, progreso y desarrollo alcanzado por el Perú, en los últimos años.

Si una patriótica y bien orientada administración pública, ha conducido al Perú, por la senda del engrandecimiento, fuerza es, que todos los peruanos coadyuvemos en esa noble empresa, llenos del mismo ahínco y entusiasmo, e imbuidos de fe en el triunfo que para los años venideros ha de coronar esta obra, que hará de nuestra patria una de las naciones más importantes del mundo.

En nuestro plan de divulgación en que estamos empeñados y deseando que se vayan conociendo debidamente las riquezas y progreso alcanzado por el Perú—tan ignorados en Europa—ofrecemos a nuestros lectores los siguientes datos descriptivos de lo que es nuestro país y que reflejan nuestro desarrollo.

SITUACION GEOGRAFICA

El Perú se halla situado en la costa occidental de la América del Sur bañada por el Pacífico y casi a la mitad de dicho continente en su parte más ancha, entre el Trópico de Capricornio y el Ecuador. Está en la masa central de los Andes, pero por las grandes arterias fluviales amazónicas tiene acceso al Atlántico situado a grandísima distancia.

Sus límites son: al Nore, con Colombia y el Ecuador, al Este con el Brasil, al Sur Este con Bolivia, al Sur con Chile y al Oeste con el Océano Pacífico.

Sus modernos y rápidos servicios de comunicación lo colocan a once días de navegación de Nueva York, diez y ocho de Inglaterra, diez y nueve de Francia y veinte de España.

EXTENSION TERRITORIAL Y POBLACION

La extensión territorial del Perú, es de 1.759.000 kilómetros cuadrados y sus costas miden una extensión de 1.240 millas a lo cual hay que añadir 350 millas de nuestros territorios de Tacna y Arica, cuyo litigio se ventila actualmente ante el Gobierno de los Estados Unidos de América.

La población es de 6.000.000 de habitantes, correspondiendo a menos de cuatro habitantes por kilómetro cuadrado.

PRODUCCION, RIQUEZA Y CLIMA

El Perú, fué siempre la más rica y productiva de las colonias sudamericanas y hoy, a pesar de la dificultad que oponen a su espléndido desarrollo la inmensa distancia que separa algunas de sus enor-

veces cortadas por pequeños montículos que dan lugar a la formación de planos más altos hasta llegar a los primeros contrafuertes andinos.

Los valles surcados por los torrentes que se forman en los andes, son verdaderos paraísos, en los que la frescura y verdor de la naturaleza ponen

hasta mezclarse con las planicies sin fin de las selvas del amazonas. Toda la flora tropical prospera en esta región: quinquina, coca, el caucho, café, caña de azúcar, cacao y algodón.

La riqueza de las costas peruanas se compone principalmente de su agricultura; el país tiene en sus campos y en su ganadería, las fuentes estables y regulares necesarios al desarrollo armonioso de su vida económica.

Por las grandes obras de irrigación que se llevan a cabo, se intensifica hoy con más fuerza su producción agrícola, y, así tenemos que en el último año el azúcar peruano alcanza 300.000 toneladas de producción, con un valor de cerca de 7.000.000 libras. El algodón se eleva a más de 40.000 toneladas, pasando su valor de 6.000.000 de libras esterlinas.

Además de sus grandes producciones de arroz, cereales, aceite, cueros, aguardientes y otros, cuenta el litoral de la costa con una de las fuentes de riqueza nacional más grande e importante como son sus famosos yacimientos petrolíferos cuya exportación ascendió en el último año a 751.710 toneladas, con un valor de £. E. 6.365.000.

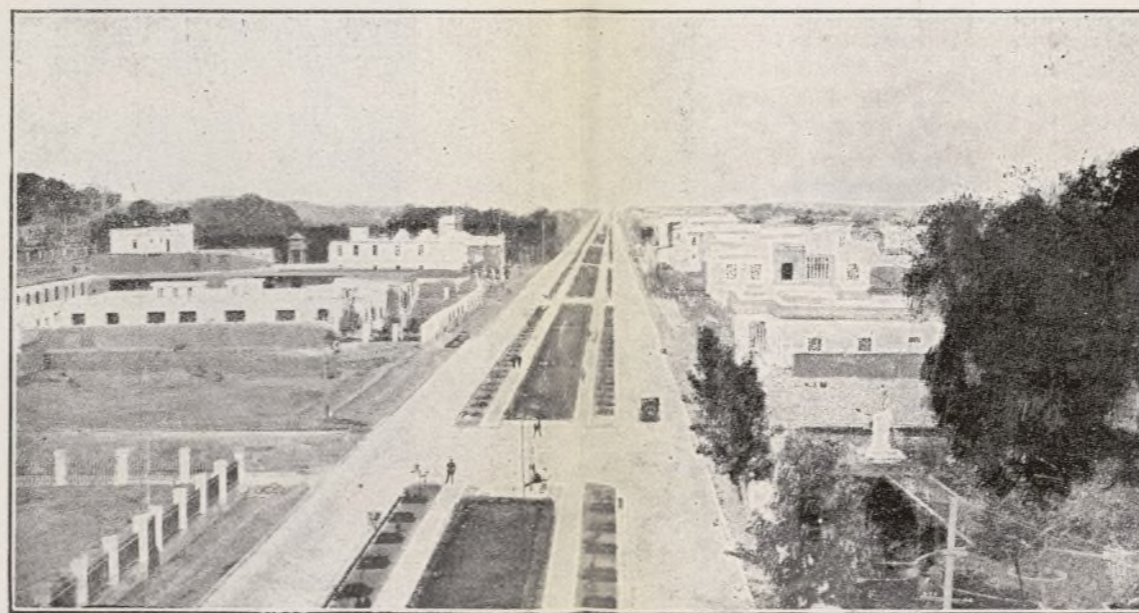
La irrigación de las pampas del «Imperial», que acaba de ejecutar el actual Gobierno, abarca una área de más de 10.000 hectáreas, que sembrados de algodón darán una producción de 150.000 quintales, con un valor de más de £. E. 1.000.000; y, de azúcar, producirían 120.000 toneladas, cuyo valor ascendería a £. E. 2.000.000, más o menos.

Las pampas del «Imperial», se encuentran situadas al Sur del Perú en la provincia de Cañete a 150 kilómetros de Lima.

La naturaleza tan pródiga con el suelo peruano, se manifiesta ampliamente en su litoral adonde inmensas bandadas de pájaros se reúnen en grandes cantidades según las estaciones, en las islas, playas y rocas depositando grandes cantidades de guano, que como se sabe constituye el mejor abono para la agricultura.

La Sierra del Perú, comprende toda la región Central, sustentada por las dos cordilleras andinas, desde una altura de 2.000 metros en la Occidental y de 2.500 metros en la vertiente interna de la Oriental.

Presenta la región de la Sierra, la fauna más original y característica del territorio peruano. Comprende varias especies de animales de piel lanosa, tales como la llama, la alpaca, el huanaco y la vi-



La avenida Leguía de 7 kilómetros de extensión, espléndidamente asfaltada y que une Lima y Miraflores

mes fuentes de riqueza, de la costa, el país se desenvuelve dentro de una poderosa y consciente actividad que le eleva en el rango de una de las primeras nacionalidades americanas y hacen de ella por sus formidables posibilidades mineras, agrícolas, pecuarias e industriales, el país en que la máquina y el arado, en una floración de industrias nuevas, entonan el más brillante canto al trabajo y al progreso.

En el vasto territorio peruano se hallan tres zonas perfectamente delimitadas y que se acusan con firme relieve: La costa, la sierra y la montaña.

La región costera se alarga rectilíneamente de Noroeste a Suroeste y con una profundidad de 50 a 150 kilómetros, componiéndose de llanuras algunas

notas de alto color para la vista, refrigerante temperatura para el cuerpo, y los valiosísimos frutos (el algodón, trigo, cereales, naranjas, limones, olivos, viñedos y la caña de azúcar) hablan al viajero de la riqueza de la patria y de lo ubérrimo de la tierra.

De la riente región de los llanos surgen las primeras estribaciones de ese macizo gigantesco de montañas que se llaman los Andes, cuya altura media se sostiene entre 4.500 y 6.000 metros.

El clima y la vegetación van en armonía con la altitud y la orientación; en la parte baja, alrededor de los 2.000 metros de altura aparecen las floridas praderas cuya exhuberancia y riqueza de flora va aumentando a medida que la altitud decrece

cuña, que viven en estado doméstico utilizables como bestias de carga en las que prestan utilísimos servicios. Además, las lanas de estos animales, de gran belleza y finura, se cotizan a precios muy elevados.

También se encuentran en grandes cantidades en las regiones andinas, la chinchilla, el topo y otros cuyas pieles son de gran valor.

El ganado es otra de las características de esta zona. Se puede calcular en 20.000.000, entre vacunos, vovinos, coprinos, equinos, suinos llamas y alpacas.

Entre los principales productos de la Sierra se cuentan el trigo, maíz, cebada, patatas, avena, coca, quina, etc.

Pero su principal riqueza es la minería, cuya producción más importante la constituyen el cobre, que se exportó el año último por valor de más o menos £. E. 3.000.000; la plata, con 354.000 kilos y un valor de £. E. 2.000.000; el oro £. E. 3.000.000; además carbón vanadium, tungsteno, y otros que día en día se hace más intensiva su producción.

La fundición de la Oroya es la más grande que existe en América para beneficiar minerales.

La montaña del Perú, ofrece una prodigiosa riqueza. En su amplia extensión territorial es fuente inagotable de los más preciados productos entre los que merecen citarse el petróleo, sus finísimas y variadas maderas de gran valor, el caucho o goma, el coco, café, algodón, maderas de tintes, yute y en fin una variedad tal que para resumir, podemos afirmar que no existe materia prima que no se pueda producirse en esa región.

El puerto principal del Oriente peruano, es

Iquitos, situado en la margen del Amazonas, el más caudaloso río del mundo, que se forma de la confluencia del Ucayali y el Marañón, que nacen en las regiones peruanas.

En el Amazonas, navegan los vapores de más grande calado y sus compañías navieras están en contacto con las grandes empresas de navegación de los Estados Unidos de América y Europa.

CLIMAS

El clima de las regiones peruanas es sumamente benigno en la costa, la temperatura mínima en invierno es de 15 grados sobre cero y la máxima de 30 grados en verano. En ningún tiempo sufre esta temperatura bruscas alteraciones.

CIUDADES PRINCIPALES

Lima, la capital, cuenta con 300.000 habitantes y sin menoscabar su parte histórica, se reforma en planos modernos, que hacen de ella una de las más bellas ciudades de Sudamérica y del mundo. Su puerto, el Callao, tiene 50.000 habitantes. Al extremo de la línea férrea de Mollendo, Arequipa florece con una población superior a 60.000 habitantes y las pequeñas ciudades y villas de 20.000 habitantes; Ayacucho 25.000, Cuzco 45.000 Puno 34.000, dan clara idea del concepto ciudadano de este pueblo y de su grado de civilidad.

FERROCARRILES

En el Perú se construyen vertiginosamente grandes carreteras que permitan la más fácil exportación y transporte de sus riquísimos productos.

A los 5.000 kilómetros de línea férrea construídos habrá que añadirse en breve los 4.000 que hay contratados y en construcción.

El comercio exterior del Perú en 1924

La Administración de Aduanas del Perú acaba de publicar algunas cifras provisionales sobre el movimiento comercial en nuestro país, durante el año 1924. Estas cifras distan mucho de ser completas, pues ellas no comprenden el valor de las encomiendas postales enviadas del extranjero, ni las mercancías entradas y salidas por el puerto fluvial de Iquitos, que, como se sabe, está situado sobre el río Amazonas. Pero los datos publicados son bastantes para dar una idea del floreciente estado del comercio exterior del Perú y del gran progreso que ha alcanzado en el último año.

Por el cuadro que publicamos, se deduce que las importaciones que en 1923 alcanzaron la suma de Lp. 14.132.307 han subido en el último año a Lp. 17.963.873, lo que da un aumento a favor

del año de 1924, de Lp. 3.831.566, representando un 28 por 100 de crecimiento, sobre igual período de 1923.

Este aumento que en buena parte proviene de compras hechas por el Gobierno y particulares, de maquinarias, útiles para la agricultura, materiales de ferrocarriles, etc., es el mejor exponente, del gran desenvolvimiento económico del país.

La consecuencia de este mayor volumen de exportación, ha sido el aumento de la recaudación en las aduanas peruanas, pues en el último año los derechos percibidos alcanzaron a la suma de Lp. 2.572.093 y en el año 1923 fueron de Lp. 1.879.161, lo que arroja un excedente a favor del primero de Lp. 692.932.

La falta de lluvias en la sección de la sierra pe-

ruana, ha traído como resultado una fuerte sequía en la costa, que es el centro productor de azúcar y algodón. Por esta causa, los cultivos han sufrido muchísimo. Se calcula que la producción de algodón del último año, ha sido menor a la anterior en 3.000 toneladas y la de azúcar en 20.000.

En cambio la producción de petróleo y sus derivados, ha tenido un considerable aumento y así las exportaciones que de este producto se elevaron en el año 1923 a 571.543 toneladas, han subido a 785.873 toneladas en 1924, lo que da un aumento de 43 por 100. Estas cifras indicarán el gran porvenir de la industria del petróleo en el Perú, que está actualmente clasificado como el sexto productor en el mundo de este mineral.

La exportación de lanas, también ha tenido un notable aumento, pues de 5.029 toneladas exportadas en 1923, ha subido a 6.287 en 1924, habiendo aumentado en mayor proporción el valor, pues él fué en la primera de las fechas nombradas de Lp. 585.375 y la última de Lp. 974.963.

A pesar de la menor producción agrícola, las

exportaciones peruanas alcanzaron en el último año la suma de Lp. 25.072.475 contra Lp. 23.950.987 en el año 1923 o sea un aumento de Lp. 1.121.488, lo que representa un 4 por 100.

El estado del comercio peruano, no puede ser más satisfactorio, pues como hemos visto, las importaciones han crecido en un 28 por 100 y las exportaciones en un 4 por 100, a pesar de las sequías excepcionales habidas.

En resumen, el comercio exterior del Perú, ha aumentado en el último año en Lp. 4.524.498.

El comercio de importación y exportación del Perú, en el año 1924, ha sido, considerando desde luego las cifras que aun faltan publicarse de Iquitos y encomiendas postales, de cuarenta y cinco millones de libras peruanas aproximadamente, o sean cerca de 1.500.000.000 de pesetas españolas.

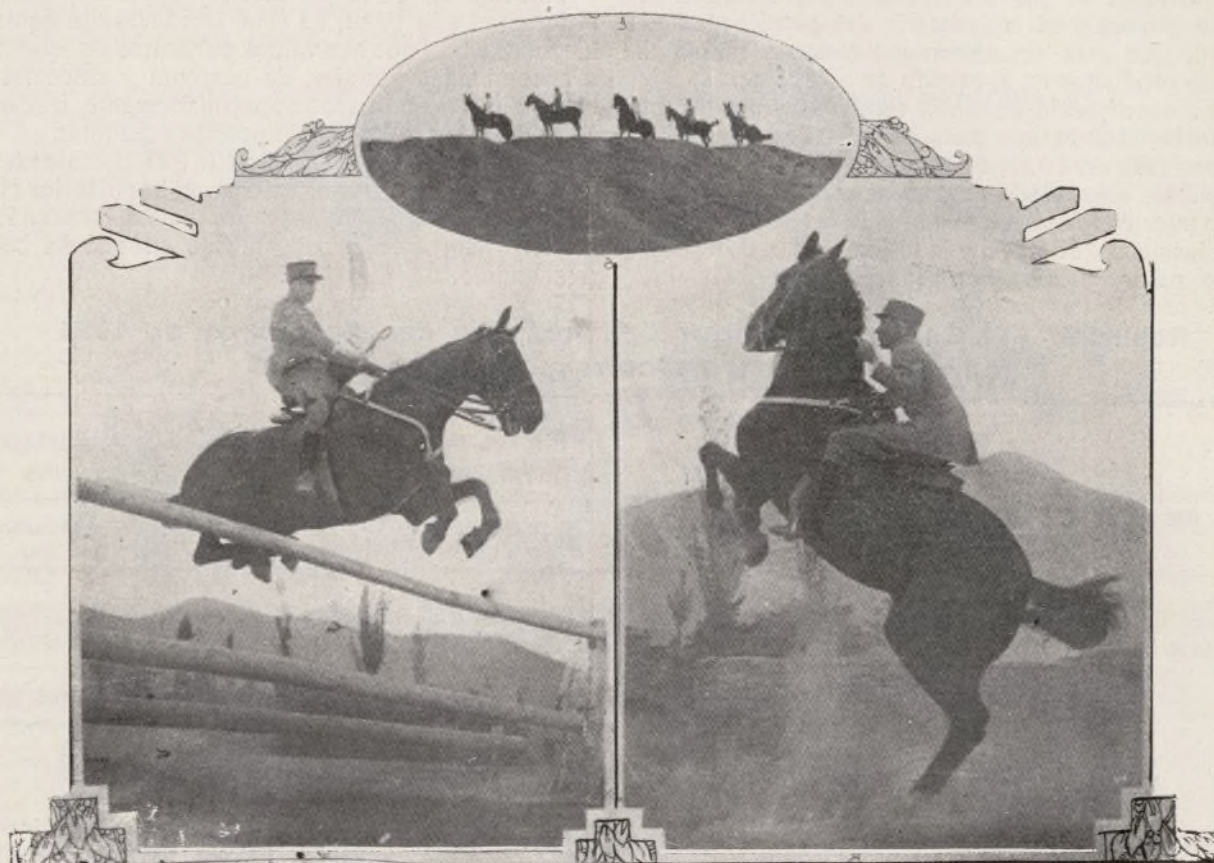
En el próximo número de EL PERU, daremos un detalle de las exportaciones e importaciones, clasificadas por artículos y por países, anotando la proporción que a cada uno de ellos le ha correspondido.

Resumen del Comercio Exterior del Perú; los dos Semestres de 1924 comparados con los correspondientes de 1923

	AÑO DE 1924				AÑO DE 1923			
	IMPORTACIÓN		EXPORTACIÓN		IMPORTACIÓN		EXPORTACIÓN	
	Valor Lp.	Derecho Lp.	Valor Lp.	Derecho Lp.	Valor Lp.	Derecho Lp.	Valor Lp.	Derecho Lp.
Por las diversas Aduanas								
Primer Semestre	7,942,896	1,061,996	11,331,364	509,678	5,986,336	759,987	8,688,297	377,068
Segundo Semestre	8,800,215	1,118,522	13,482,939	587,574	7,109,925	921,296	14,954,808	628,038
Suma	16,743,112	2,250,518	24,814,303	1,097,252	13,096,261	1,681,283	23,653,105	1,005,106
Aduana de Iquitos								
Primer Semestre	163,086	13,832	141,245	4,227	136,076	17,960	109,220	3,060
Segundo Semestre (1)	140,764	12,017	116,927	2,522	143,514	17,336	188,662	2,978
Suma	293,850	25,849	258,172	6,749	279,590	35,296	297,882	6,036
Oficinas de Correos (con la de Iquitos)								
Primer semestre	405,317	129,398			422,935	77,588		
Segundo Semestre (2)	521,594	166,328			333,521	84,944		
Suma	922,911	295,726			756,455	162,582		
TOTALES.	17,963,873	2,572,093	25,072,475	1,103,974	14,122,307	1,879,161	23,950,987	1,011,114
Mayores en el año 1924					3,831,566	692,932	692,932	92,830

NOTAS.— (1) Falta incluir el movimiento de la Aduana de Iquitos correspondiente a Noviembre y Diciembre de 1924.
(2) Faltan los datos del correo de Mollendo y de Iquitos, por Noviembre y Diciembre de 1924.

Notables ejercicios de equitación realizados por oficiales del Ejército Peruano



La información gráfica que publicamos ha sido tomada durante uno de los ejercicios de equitación que diariamente realizan los oficiales del ejército peruano. La calidad de las vistas hablan por sí solas de la brillante preparación que en este deporte han alcanzado nuestros jóvenes oficiales, quienes ponen un ilimitado empeño no sólo en el estudio de la ciencia militar, sino también dedican preferente atención a la cultura física.

En estas fotografías aparecen los siguientes militares, todos los cuales pertenecen al Regimiento Escolta del Presidente de la República, capitanes López, Rodríguez, Rivera; tenientes Muro y Tafur.



Ayuntamiento de Madrid

Las bellezas de la ciudad Condal



Barcelona en invierno.— El Paseo de Gracia a la hora de tomar el sol



Iglesia de la
Sagrada Familia



Plaza Nueva.—Torres al estilo romano y gótico del siglo xiv que guardaban las entradas de la ciudad.



Fachada de la Catedral de Barcelona de estilo gótico.

La industria textil en el Perú

Las fábricas de tejidos de algodón y lana. El Perú está llamado a ser un gran centro industrial textil

La enorme riqueza que los productos agrícolas y mineros han traído consigo al país, es el primer capítulo de la capitalización industrial del Perú.

Ya se inicia una corriente previsoras en el sentido de que todo el capital acumulado por las utilidades obtenidas, tiene una derivación lógica y provechosa en las inversiones industriales, particularmente en la industria textil. Si el Perú, por su territorio y condiciones especiales de clima, es un futuro país algodónero, y productor de lanas estas mismas condiciones la señalan la posibilidad y la necesidad de ser un gran centro de la industria de tejidos.

Cuando se hicieron los primeros ensayos para instalar esta industria en el Perú, se tuvo en mira abastecer parte de nuestro mercado que consumía el artículo extranjero a precios exorbitantes. En vista del éxito inicial, se fueron instalando otras fábricas; se ensanchó la producción nacional en cantidad y calidad, desalojando paulatinamente del mercado al similar extranjero, hasta que hemos llegado al punto que la industria nacional abastece el 50 por 100 del consumo del país. Pero esto no es sino el primer paso. Porque el Perú está en condiciones de poder suplir íntegramente su consumo de tejidos y convertirse además en exportador de géneros de algodón a los países vecinos. Tenemos la materia prima al costo más bajo, con una producción abundante y con la ventaja de que el algodón peruano por la calidad de fibra y rendimiento unitario, supera a los mejores algodones extranjeros. Los expertos en el ramo, aseguran que el operario peruano tiene por lo general, una inteligencia intuitiva para el trabajo textil en todas sus complicaciones, logrando dominarlo con maestría y facilidad, circunstancia que es un factor importante.

Es halagador comprobar que la etapa difícil de ensayo y tanteo ha pasado ya, y que esta industria se halla solidamente establecida en el país. En Lima, Ica, Arequipa y Cuzco, funcionan varias fábricas de tejidos de algodón. Las regiones algodóneras que están llamadas a convertirse en futuros centros industriales son: Piura, Ica, Arequipa, Lima y Cuzco.

Ofrecemos a continuación un detalle esquemático de las principales fábricas de tejidos. Este grupo de fábricas es una manifestación del espíritu industrial que empieza a tomar arraigo entre nosotros, brindando una oportunidad lucrativa al ca-

pital nacional con provecho del país y de las clases trabajadoras.

Las fábricas más importantes son: "La Victoria", cuya producción anual es de 3.000.000 y medio de yardas de tocuyos, vichy, bramantes, lonetas, driles, etc.

Su planta de maquinaria cuenta con 12.000 husos y alrededor de 500 telares; la fábrica comprende las siguientes secciones: filatura, tésitura, desmontadora, mecánica y tintorería.

Fábrica de Tejidos "Vitarte"

Según las últimas estadísticas oficiales, Vitarte labora más de 1.000.000 de kilos de algodón por año y su producción puede estimarse en más de 10.000.000 de metros de telas anualmente; ocupa más de 1.000 operarios y su planta de maquinaria está movida por una fuerza motriz de 1.200 caballos de fuerza; tiene en trabajo cerca de 1.000 telares y 28.000 husos.

La Inca Cotton Mill C.

Tiene una capacidad productora de 11.000.000 de metros de telas anualmente y elabora toda clase de géneros blancos y de color, tocuyos bramantes, etcétera; tiene acerca de 1.000 operarios y su valiosa instalación de maquinarias desarrolla una fuerza le más de 2.000 caballos.

La Fábrica de Tejidos de San Jacinto

Su producción anual está avaluada en 66.000 piezas de tocuya y 41.000 piezas de géneros diversos; cuenta con 350 telares y 10.000 husos.

La Fábrica de Tejidos "El Progreso"

Su producción alcanza a 150.000 piezas anuales de tocuyos vichy, bramante y géneros de color, tiene en trabajo 360 telares y 8.000 husos.

Fábrica de Tejidos Malatesta en el departamento de Ica.

Su producción anual se puede estimar en un millón de metros de telas y elabora toda clase de géneros de algodón; posee una planta de máquinas textiles movida por más de 300 caballos, y tiene más de 100 telares y 3.000 husos.

Fábrica de Tejidos Huascar en el departamento del Cuzco.

La capacidad productiva de esta fábrica está calculada en más de 1.000.000 de metros de tela anualmente y consume alrededor de 100.000 ki-

los de algodón al año; posee 110 telares y 3.000 husos.

Fábrica de Tejidos "El Huaico", en el departamento de Arequipa.

Posee una instalación de maquinarias inglesas y tiene en trabajo 260 telares y 5.600 husos, movida por una fuerza motriz de 500 caballos.

Fábrica tocuyos, driles, lonetas y tohallas y demás géneros de algodón. La "Industrial" tiene una capacidad productora anual de 3.000.000 de metros de telas diversas.

Su actual producción abastece al consumo del lugar y exporta una cantidad apreciable a Bolivia, donde el artículo peruano es muy solicitado. Elabora al rededor de 300.000 kilos de algodón que se produce en el departamento.

Fábrica de tejidos de punto "La Bellota"

Se ha dedicado a la fabricación de tejidos de punto de algodón, elaborando camisetas, gorras, medias, etc.

"La Bellota" ha elaborado m/m. 10.000 docenas de piezas surtidas anualmente.

Las fábricas de tejidos de lana

La industria de tejidos de lana constituye un campo industrial de gran importancia y porvenir en el Perú. Esta industria va tomando cada día mayor impulso y con el establecimiento en Chuquibambilla de la Granja Modelo Oficial de propiedad del Estado y que ha sido dedicada a la crianza de ganado lanar, la manufactura de tejidos de lana alcanzará en el Perú un poderoso desarrollo dentro de corto tiempo.

El fabricante peruano en este ramo tiene sobre el competidor extranjero la enorme ventaja que le da el que la lana que se exporta a Europa, sufre un enorme recargo representado por la utilidad de los intermediarios, los fletes de ida y retorno, los derechos de la exportación de la materia prima y los de la importación al retorno del artículo manufacturado. Por otro lado las fábricas peruanas se van especializando y así el producto de su manufactura es cada día de mejor calidad.

Tejidos de lana

En el Perú se elabora alrededor de 1.000.000 de kilos de lana, que son dedicados a la fabricación de una gran variedad de paños y casimires, frazadas, pañolones, etc. En los paños y casimires el artículo peruano es exactamente igual en calidad de tejido, tinte y acabado al mejor artículo extranjero.

Así mismo la manufactura de tejidos de punto tales como camisetas, medias, calcetines, etc., está tomando un verdadero y definitivo impulso.

Las principales fábricas de tejidos de lana en el Perú, son la Fábrica de Tejidos de Santa Catalina.

Su instalación se compone de 85 telares automáticos, 65 máquinas de distintos tipos y 108 maquinarias para tejidos de punto, «Santa Catalina» posee fuerza motriz y luz eléctrica propia, debido a su instalación de: Tres trbinas de fuerzas hidráulicas que desarrollan 150 H. P.; Un motor semi-Diesel de 200 volts y 60 cycles: un motor Fiat-Ansaldo de 250 H. P.; una batería de acumuladores y 24 motores eléctricos de diferentes potencias.

Esta fábrica cuya producción principal es de paños, casimires, frazadas y tejidos de punto, se ha especializado en los casimires finos.

Además de la fábrica de que nos ocupamos anteriormente merecen citarse por su importancia y calidad de su producción las siguientes:

Fábrica de Lanas "El Pacífico", manufactura cerca de 200.000 kilos de lana; **Fábrica de Tejidos de Marangañi** (Cuzco), elabora más de 100.000 kilos; **Fábrica de Tejidos "Urcos"**, manufactura 130.000 kilos de lana y **Fábrica "Lucre"**, cerca de 100.000 kilos. Se calcula la producción anual de estas tres fábricas del Cuzco, en cerca de 200.000 metros de casimires y artículos de lana.

Audición musical por la artista peruana Srta. Victoria Vargas

Se realizó el domingo, 24 del presente, el concierto preparado por la señorita Victoria Vargas, primer premio de nuestra Academia Nacional de Música, nuestro Primer Conservatorio Musical en Lima. Con el concierto de ayer, Victoria Vargas, la genial y aplaudida pianista nuestra, ha alcanzado una vez más un gran triunfo presentándose en la Sala Mozart con un programa de fuerza, el que desarrolló admirablemente, tanto en la interpretación de los distintos autores, como en la parte técnica, sobresaliendo en la Sonata «Aurora», de Beethoven y en las obras de Chopín, lo que dijo con gran sentimiento y delicado estilo, traduciendo las expresiones de dolor y sintetizando su gran temperamento.

La distinguida artista peruana fué cálidamente aplaudida por la numerosa y selecta concurrencia, entre la que se encontraban gran numero de miembros del Cuerpo Consular, conocidas personas de Barcelona y miembros de la Colonia peruana.

La señorita Vargas interpretó con gran maestría a Chopín, Bach, Granados, Beethoven, Tansig, Gerdes, Schubert, Straus, Kovarovic.

Muy en breve la señorita Victoria Vargas, dará un concierto en casa de nuestro Cónsul General en esta ciudad, señor Nicolás Salazar Orfila.

El Callao primer puerto del Perú

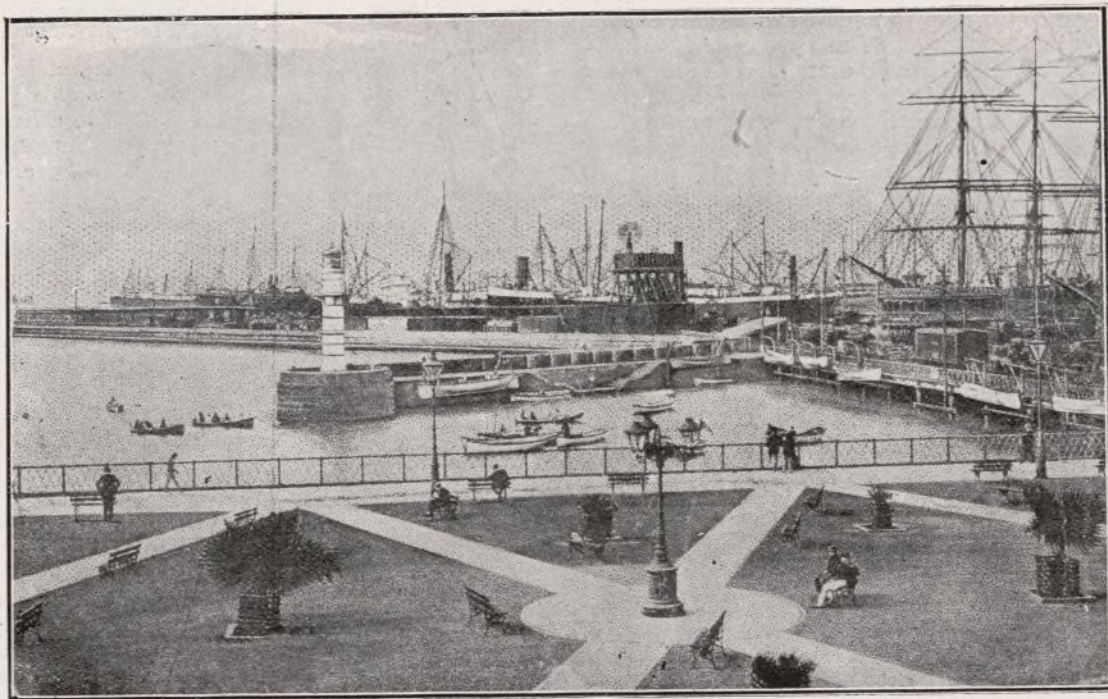
Su desarrollo.—Las grandes obras portuarias que se llevan a cabo.—El Callao será el primer puerto de Sud América en el Pacífico

El Callao no sólo es el primer puerto del Perú, sino también uno de los más importantes en las costas del Pacífico. Se encuentra situado en la parte central de la costa peruana y dista 13 kilómetros de Lima, la capital de la república. Está unido a esta ciudad por dos líneas de ferrocarril, una de tranvía eléctrico, cuyos magníficos servicios son tanto por el lujo de los coches, como por la gran

Esta avenida ha sido construida en menos de un año y fué inaugurada hace pocos meses.

Por último entre la capital de la república y su puerto se extiende la carretera llamada del Callao, destinada al servicio de transporte de carga en camiones y carros.

Las obras portuarias del Callao comprendiendo el Muelle y Dársena son por su solidez y por su ex-



El desembarcadero oficial y parte del Paseo Figueredo

velocidad que emplean en su recorrido uno de los mejores en su género. Además, está unido a Lima, por las avenidas de Miramar que como lo indica su nombre bordea las playas cercanas a Lima y por la del Progreso que acaba de ser entregada al servicio público y en cuya construcción se han empleado los métodos más adelantados. Esta hermosa avenida tiene 13 kilómetros y medio de extensión y toda ella está asfaltada siendo su base de concreto y malla de acero lo cual le permite soportar sin deterioro un intenso tráfico no solamente de automóviles y autobuses sino también de camiones de carga.

celente disposición técnica, verdaderamente notables. A los docks del Callao pueden acoderarse los barcos de mayor calado, existiendo grandes comodidades para la descarga lo cual facilitan las potentes gruas que posee; son así mismo notables los servicios de transporte así como los de remolcadores, lanchas, etcétera.

Teniendo en cuenta el tráfico marítimo y la necesidad de que en el primer puerto de la república existiera un dique flotante, la Compañía Peruana de Vapores, posee uno magnífico con capacidad para levantar buques de cerca de 10,000 toneladas. Nues-

tra principal compañía de navegación denominada Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao, cuenta con una magnífica y moderna flota cuyos barcos principales son, los de pasajeros, «Rimac» de 9.000 toneladas, «Apurímac» de 8.000, «Amazonas» de 7.000, «Huallaga», «Mantaro» y «Urubamba» de 6.000 toneladas cada uno, «Ucayali» de 5.000 toneladas; vapores de carga «Perené» de 4.500 toneladas, «Maipo» y otros. Tiene además la referida compañía un apreciable número de poderosos remolachadores.

La Compañía Peruana de Vapores, tiene establecido un rápido y esmerado servicio de carga y pasajeros entre los puertos peruanos y los de las repúblicas de Ecuador, Colombia, Panamá, realizando también viajes de carga a puertos americanos y europeos. La flota de la compañía peruana ha sido construida especialmente para navegar en las costas del Este del Pacífico y reúne excelentes comodidades para los viajes en países tropicales. Por la esmerada atención, que en los barcos peruanos se ofrece a los pasajeros, por su rápido servicio y por su confort, el viaje en estos barcos es una garantía para los viajeros de una navegación cómoda y agradable. Así mismo, para los embarcadores de carga entre los puertos peruanos y los de trasbordo en Colón o Panamá, otorga la Compañía tales facilidades que resulta mucho más ventajoso y se prefiere a las otras Compañías.

El comercio de cabotaje se efectúa también por muchísimos barcos peruanos pertenecientes a diversos armadores nacionales.

Además de los barcos de la Compañía citada anteriormente, entre el Callao y los puertos europeos efectúan un regular servicio los trasatlánticos de las Compañías de la Mala Real Inglesa, la Transatlántica Española, la Transatlántica Italiana, la Na-

vigazione General Italiana, la Generale Transatlantique Francaise, La Kosmos, Las Holandesas, La Roland Line y la Hapag, etc. Entre Nueva York y el Callao hacen el servicio las Compañías Inglesa de Vapores, La Grace Line y La Sud Americana. Entre el Asia y nuestros puertos, La Toyo Kiseen Koisha y La China, las cuales hacen escala en los puertos mejicanos y centro americanos.

La navegación entre el Callao y Nueva York se efectúa en 11 días, y la distancia que existe entre ambos puertos es de 3.363 millas; entre el Callao y Liverpool, vía Nueva York 17 días y en los barcos directos 22 días la distancia entre Liverpool y el Callao es de 5.937 millas; entre el Callao y los puertos franceses y españoles del Atlántico a excepción de Cádiz, es de 20 días.

El comercio de exportación que se hace por el principal puerto peruano, es de gran consideración, habiendo alcanzado en el último año la cifra de 5.274.209 libras de oro. Los principales productos exportados fueron: cobre, plata, azúcar, algodón, minerales, cueros, lanas aceite, pasta y semilla de algodón, arroz, coca, cocaína, y otros.

El puerto del Callao, por sus inmejorables condiciones de situación, por su hermosa amplia y tranquila bahía y por encontrarse en la parte central del hemisferio occidental de la América del Sur, está llamado a ser uno de los principales centros marítimos del comercio sudamericano.

Muy en breve será ventajosamente transformado mediante las grandes obras portuarias que van a llevarse a cabo y convertirán al Callao en el primer puerto del Pacífico en Sud América, en cuanto a seguridades, rapidez en las operaciones y modernización. El coste de estas obras están presupuestadas en 10.000.000 de dólares.

El Callao es el apostadero Naval de la Marina de guerra peruana

Además del Muelle Dársena, existen los de pasajeros y el de guerra, destinado al servicio oficial.

Paralelamente a las obras portuarias que se están ejecutando la ciudad se moderniza rápidamente y día a día, se construyen magníficos edificios públicos y privados, y se están pavimentando con asfalto sus principales arterias. Cuenta con hermosas avenidas y paseos públicos y está unido por líneas de tranvía eléctrico a los balnearios de la Punta, lujosa playa a semejanza de los balnearios europeos. Se encuentra en esta población la Escuela Naval del Perú, modernísimo y suntuoso plantel de instrucción que ha sido edificado bajo el modelo de



Los muelles del Callao vistos desde un aeroplano

las mejores escuelas de su clase.

Como centro industrial, el Callao tiene una gran importancia, contando con factorías y fábricas de primer orden.

El Ferrocarril Central del Perú, parte del puerto del Callao que siguiendo la ruta de la capital, se interna a las elevadas cumbres de los Andes en una extensión de 546 kilómetros, desde el Callao hasta la ciudad de Huancaayo. Esta gran vía trasandina constituye una de las maravillas de la ingeniería moderna, siendo a la vez el ferrocarril más elevado del mundo sobre el nivel del mar.

Las atrevidas, sorprendentes y difíciles obras de ingeniería que ha habido que salvar para ascender a la línea magestuosa de las nieves perpetuas, alcanzan la fantástica elevación de más de 15.800 pies sobre el nivel del mar, en el sitio llamado Ticlio.

En la trayectoria que recorre este ferrocarril, se goza de los más variados y pintorescos paisajes que pueda forjarse la imaginación más potente. Trepa la locomotora atrevidamente por entre altísimas montañas, atravesando algunas tan profundas que al verlas se siente el vértigo y salvando abismos dantescos por imponentes puentes metálicos tales como el de Verrugas que tiene una extensión de 595 pies de largo, el de Chaupichaca que mide 426



Un aspecto de la Dársena del Callao

el de Mathuasi 325 y el de Infiernillo de 300. Existen además 61 puentes, 66 túneles, siendo el principal el de Galera con una extensión de 3.857 pies que atraviesa la cordillera en una altura de 4.940 metros sobre el nivel del mar.

Cercano al Callao se encuentran también el balneario de Chucuito y el de Bellavista, lugar que por su maravilloso clima para las enfermedades del pulmón y vías respiratorias tiene un gran porvenir.

Tal es muy sucintamente descrito nuestro primer puerto, que como anteriormente decimos llegará a ser el primero en la costa sud del Pacífico, dentro de breves años.

Los progresos de la industria Española

Un nuevo producto mecánico, de fabricación española, que puede llegar a constituir la base de uno de los mejores negocios en el Perú

Los que amamos y sentimos las cosas de España como propias, aun cuando no hayamos nacido en ella, hemos de registrar con extraordinario júbilo, un hecho que es brillante galardón para su industria y que constata las halagüeñas posibilidades que latén en este estimado país, dando al traste con la leyenda injusta y vituperable de una España caduca e indolente, sin iniciativa ni energía para las grandes empresas.

En la reciente Exposición de productos españoles, celebrada en Lima, y a la cual asistió el señor Presidente de la República, fué objeto de la admiración general una pequeña electrobomba que, sin esfuerzo ni cuidados, ni hacer ruido, desplazando un volumen escaso (tan poco, que parecía un pequeño utensilio doméstico) un juguete mecánico) y consumiendo una insignificancia de fluido, elevaba un enorme caudal de agua.

Todos los visitantes creyeron, y con razón sobrada, hallarse ante una maravilla mecánica y de los comentarios que se hicieron, llenos de entusiasmo y calor panegíricos, se desprendía la más profunda admiración hacia la casa constructora de ese sorprendente artefacto y, por ende, de España.

Porque hay que saber que el tal grupito, prodigio de la mecánica moderna, es una invención española, que se explota en España por personal español y con elementos industriales y financieros netamente españoles.

Esto que a nosotros nos alborozaba y llena de orgullo, solo por el principio de consanguinidad que tenemos con los españoles, ha de ser, naturalmente, un motivo de extraordinaria satisfacción para todos los que han nacido y crecido en este país encantador. Es por esta razón, que no solo por patriotismo, sino también por las excelentes y

magníficas cualidades de esta admirable bomba, los españoles la prefieran a las similares extranjeras.

Y digamos, por fin, de qué bomba se trata: De la tan popular como famosa Bomba BLOCH.

Ha sido en el orden de inventar y construir medios para la elevación de agua, que el hombre se ha mostrado acaso, más activo y fecundo. Los sistemas aplicados a dicha elevación se cuentan a centenares y dentro cada sistema hay una porción infinita de variantes, pero el remate, la culminancia de esta incontable pluralidad, reside en la repetida Bomba BLOCH.

En apariencia ésta puede llegar a confundirse con otras bombas, de las que, no obstante, disiente muchísimo en esencia y en la práctica.

La Bomba BLOCH pertenece al sistema aleatorio rotativo, pero es la única, en todo el mundo, que imprime a las paletas un movimiento axial. Esto que, a primera vista, parece que tiene escasa importancia, reduciéndose a una simple variante de las bombas aleatorias rotativas de paletas radiales, cuyos principios hallaríamos ya en tiempos muy remotos, es de una trascendencia enorme y representa un salto progresivo grandísimo, dado en dicho orden de bombas aleatorias rotativas. La disposición de paletas axiales, en la Bomba BLOCH, produce un equilibrio perfecto de presiones del agua y convierte aquélla, además, en una bomba de doble efecto.

El caso es, pues, que la Bomba BLOCH representa el medio más práctico, económico y moderno que se conoce para elevar agua limpia y trasegar vinos, aceites, licores, ácidos, etc., etc. y siendo la única bomba que por sus condiciones excepcionales permite asegurar su duración indefinida, un trabajo intensivo y perfecto con exención absoluta de molestias y riesgos.

Hay una circunsancia excepcional en la Bomba BLOCH, que merece los honores de un apartado y es que la repetida Bomba «no necesita engrase».

Por poco que se medite sobre este particular, se apreciará en seguida la suma trascendencia de ello, pues representa la supresión de cuidados engorrosos e incluso, como va hemos apuntado, de riesgos.

Imagínense una bomba instalada dentro delozo y la consiguiente necesidad de bajar casi a diario para cuidar de su lubricación. Es evidente que ello representa una provocación al peligro y, en realidad, todas las comodidades que pueda proporcionar la instalación de una bomba así, se ven anonadadas por el sacrificio aludido.

La refrigeración en la Bomba BLOCH, queda hecha por el agua misma que eleva y no hay ni un solo órgano susceptible de oxidación, pues la

Bomba BLOCH está construída toda en bronce fosforoso de la mejor calidad.

Igual triunfo que en Lima, la repetida Bomba lo ha alcanzado en todas las Ferias de Muestras celebradas en España y en las Exposiciones de Higiene, Electricidad, Hidráulica, Ingeniería, etcétera, etc., a las que ha concurrido, debiendo hacer especial mención de: Exposición anexa al Congreso de Vinicultura, celebrado en San Sadurní de Noya, organizado por la Federación de Vinicultores Catalano-Balear, en el año 1922, y en cuyo certamen la Bomba BLOCH obtuvo diploma de honor por considerársela como una de las bombas más adecuadas para el trasiego de vinos, por razón de no necesitar engrase y por ende no alterar la pureza de aquéllos.

Exposición anexa al Congreso de Higiene y de la Habitación celebrada en Barcelona, en el año 1923, en la que ganó medalla de plata y mereció una felicitación expresiva del Jurado Calificador por considerarla la mejor bomba, desde el punto de vista higiénico, puesto que el agua no se pone en contacto con lubricante alguno.

Primera Feria de Muestras celebrada en Madrid, en 1924, en la que S. M. el Rey y el Príncipe de Asturias prodigaron sus plácemes ante tan notable manifestación de la industria nacional.

Feria de Lyon, 1925. La Bomba BLOCH constituyó el mayor éxito.

Exposición de Electricidad, en Cienfuegos (Cuba), 1925, en la que la Bomba BLOCH ha obtenido Medalla de Oro.

Otros muchos premios y distinciones ha merecido la Bomba BLOCH, pero su enumeración sería prolija y no se trata ciertamente, de hacer un inventario de sus laureles, sino dar una ligera idea del universal reconocimiento que se ha hecho ya de las excelencias y superioridad de la Bomba en cuestión.

Con estas mal hilvanadas líneas, perseguimos dos objetos: Primero, rendir justa pleitesía a uno de los más notables esfuerzos de la industria española, representado por la Bomba BLOCH, y segundo, llamar la atención de nuestros compatriotas peruanos para que acojan este producto como la más valiosa concreción de las excelentes cualidades que hoy va distinguen a los industriales de la península y también como un objeto sin par para desarrollar un eficazísimo negocio en el Perú.

La oportunidad es uno de los más apreciados dones en el comercio y nuestros compatriotas afectos al ramo de bombas, harán bien en estudiar rápidamente la adopción de la Bomba BLOCH para sustituir cualquier otro tipo de bomba que hoy puedan usar y que sea cual fuere su procedencia, evidentemente será inferior a la repetida Bomba BLOCH.

J. P.

N. G. I.

La NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA es la mayor Compañía Italiana de Navegación

Su flota actual es la siguiente:

N.º	VAPORES	Tonelaje bruto	Fuerza de máquina en caballos
FLOTA EN EJERCICIO			
Trasatlánticos			
1.	DUILIO, 4 hélices.....	24.281.21	30.000
2.	GIULIO CESARE, 4 hélices.....	21.657.45	21.200
3.	COLOMBO, 2 hélices.....	12.086.68	10.500
4.	PSSA. MAFALDA, 2 hélices ...	9.209.84	10.500
5.	AMERICA	8.996.01	7.800
6.	TAORMINA	8.298.04	7.500
7.	DUCA DEGLI ABRUZZI.....	8.249.42	8.500
8.	DUCA D'AOSTA.....	8.168.87	8.500
9.	RE VITTORIO	7.976.61	8.800
10.	EUROPA	7.870.00	6.000
11.	VENEZUELA	7.027.75	5.850
12.	PALERMO	6.920.72	4.800
13.	NAPOLI	6.160.53	4.700
14.	INDIANA	5.012.27	3.800
15.	BOLOGNA	4.675.70	3.150
		146.591.10	141.400

Vapores mixtos

1.	CAPRERA	7.785.48	3.500
2.	CITTA DI GENOVA, 2 hélices ..	7.728.06	5.000
		15.513.54	8.500

Vapores de carga

1.	SILE	6.396.86	3.000
2.	FIUME	6.472.78	3.000
3.	ADIGE	6.543.06	3.000
4.	POSILLIPO	6.060.65	2.748
5.	STROMBOLI	5.311.49	2.800
6.	TIRSO (ex ETNA).....	5.396.80	2.800
7.	VESUVIO	5.430.23	2.800
8.	MINCIO	5.403.70	2.500
9.	VULCANO	5.398.31	2.600
10.	VITTORIO VENETO.....	4.594.56	2.450
		62.585.78	30.298
1.	PROCIDA (Frigorífero).....	3.927.61	2.200

A lo que tiene que añadirse los en construcción: el ROMA, Transatlántico de Lujo a 4 hélices de más de 30.000 toneladas y el SANGRO, buque cisterna para nafta de 5.900 toneladas y 2.500 caballos de fuerza, a parte de un importante parque flotante de remolcadores, veleros, barcas de vapor y balsas, que estacionan en Génova, Nápoles, Dakar y Buenos Aires por un complessivo tonelaje de 21.532.85 toneladas.

Las grandes líneas de servicio marítimo

La N. G. I., sirve para pasajeros y mercancías, desde los puertos italianos y españoles a los de América del Norte, Centro y Sur y de Australia, cinco grandes líneas transoceánicas:

Para Sur América

- Linea Rapidísima de gran lujo: GENOVA — BARCELONA — RIO DE JANEIRO — SANTOS — MONTEVIDEO — BUENOS AIRES y viceversa.
- Linea Rápida de Lujo: GENOVA — BARCELONA (o NAPOLES — GENOVA — BARCELONA) — RIO DE JANEIRO — SANTOS — MONTEVIDEO — BUENOS AIRES y viceversa.
- Linea Rápida Postal: GENOVA — NAPOLES — RIO DE JANEIRO — SANTOS — MONTEVIDEO y BUENOS AIRES.

Para el Norte América

- Linea Rapidísima de gran lujo para los Estados Unidos: GENOVA — NAPOLES — NEW YORK y viceversa.
- Linea Rápida Postal para los Estados Unidos: GENOVA — NAPOLES — NEW YORK — PHILADELPHIA (ev.) y viceversa.

Para Centro América Sud Pacífico

Este servicio ha sucedido a el que ejercía la Società di Navigazione a Vapore LA VELOCE y ha sido inaugurado por la N. G. I. con el magnífico transatlántico NAPOLI en noviembre de 1924, con el siguiente itinerario:

GENOVA — MARSELLA — BARCELONA — TENERIFE — TRINIDAD — LA GUAYRA — CURAÇAO — PUERTO COLOMBIA — COLON y vuelta por IQUIQUE — CALLAO — GUAYAQUIL — MANTA o BAHIA — COLON — PUERTO COLOMBIA — LA GUAYRA — TENERIFE — BARCELONA — MARSELLA — GENOVA.

A cumplimiento de la Linea anterior, en el mes de marzo próximo pasado vino inaugurada con el hermoso transatlántico INDIANA, la nueva

Linea circular con vapores de pasajeros y mercancías, y vapores comerciales para Cuba, Colón y puertos del Mar Caraibico, con el itinerario:

- GENOVA — MARSELLA — BARCELONA — CADIZ — TENERIFE — HABANA — PUERTO LIMON — COLON —

CARTAGENA — PUERTO COLOMBIA
— CURAÇAO — PUERTO CABELLO
LA GUAYRA — TRINIDAD — TENE-
RIFE — CADIZ — BARCELONA —
MARSELLA — GENOVA.

- b) Línea Comercial Cuba-Centro América-
Sud Pacífico: GENOVA — LIORNA (ev.)
— CADIZ — HABANA — PUERTO LI-
MON — COLON — GUAYAQUIL —
CALLAO — IQUIQUE — VALPARAISO.

Para Australia

con expedición de conocimiento directo desde
los puertos españoles.

Línea postal regular para pasajeros y mer-
cancías: GENOVA — LIORNA — NA-
POLES — CATANIA — PORT SAID —
SUEZ — ADEN — COLOMBO — FRE-
MANTLE — ADELAIDE — MELBUR-
NE — SYDNEY — BRISBANE y vice-
versa.

Como se notará por el itinerario de las Líneas
Centro América Sud Pacífico y la Circular Cuba-
Centro América-Sud Pacífico, dichos nuevos ser-
vicios establecidos por la N. G. I. vienen a colmar
una laguna entre las comunicaciones desde España
para los puertos mencionados y especialmente es

oportuno poner en relieve las ventajas de los mis-
mos por cuanto se refiere a las relaciones comer-
ciales entre Italia-España y el Perú.

Las relaciones con dicho país, servido por dos
líneas regulares mensuales con excelentes y rápi-
dos transatlánticos de pasajes y carga, vienen
siempre más a avivarse, adquiriendo una impor-
tancia todavía mayor por la facilidad del inter-
cambio que más estrecha los lazos de cordial
amistad existentes entre las mencionadas naciones.

Es digno asimismo de observarse y remarcar la
admirable organización de los servicios de N. G. I.
para el tráfico con el Perú, especialmente por
cuanto se refiere a la expedición de mercancías.

Además de la escala directa de sus vapores a
Callao y Mollendo, estos aceptan también mer-
cancías para Paita, Pimentel, Pacasmayo, Sala-
verry, Pisco e Ylo, con trasbordo en Colón y para
los puertos de Eten, Chimbote, Samanco, Casma,
Supe, Huacho, Cerro Azul, Tambo de Mora, Lo-
mas, Chala, Chicama y Huarmey con trasbordo en
Colón y segundo trasbordo en Callao, con entrega
para todos dichos puertos de conocimiento directo
desde Barcelona y Cádiz para España y desde Gé-
nova para Italia.

En conclusión la grande sigla N. G. I. desde su
nuevo grandioso palacio en Piazza de Ferrario en
Génova, tiene una organización mundial perfecta
contando con más de 80 agencias en Italia y con
más de 150 en todas las cinco partes del mundo.

**ENRIQUE
TORRES
Y C.^A**

**EXPORTADORES
IMPORTADORES**

**Cable: TORESORTIZ
Calle Cortes, 718
BARCELONA**

JOSÉ M. GRAU

**IMPORTADOR
EXPORTADOR**

**Cable: GRAMJO
Clave A. B. C. ed.**

**Consejo de Ciento, 303
BARCELONA**

Principales casas peruanas de importación

(Continuación)

Encajes

Miguel Denegri	Huallaga, 110.....	Lima
Fernández Hnos.....	Melchormalo, 347	»
Oechsle A. F.	Huallaga, 158	»
Enrique Fetzner	Ucayali, 116	»
«La Esperanza»	Plat. S. Pedro, 126	»
Pigmaleon	Unión, 465.....	»

Ferreterías

Bidegaray Cotes... ..	Ica, 189	Lima
Bartet Goujon	Huallaga 415	»
Ferrand Hnos.	San José, 401... ..	»
Fort Hnos.	Lescano, 136	»
Jaime Garreta	Pt. S. Agustín, 192	»
Marzano y Co.	San José, 350	»
Mauricio Petitjean ...	Ucayali, 254	»
Truel y Cía.	Coca, 415	»
Wagner y Cía. E.	Filipinas, 501... ..	»
Vidaurrezá y Cía.....	Progreso, 532	Trujillo
Francisci Wiebe	Progreso	»
Pinillos, Goicochea y Cía	Progreso, 704... ..	»
Emmel Hnos.	Mercaderes, 410... ..	»
Vidaurrezá y Cía.....	S. J. de Dios, 104	Arequipa
Enrique W. Gibson ...	Merced, 108	»

Filatelicos

Sociedad Filatelica del		
Perú	Mogollón, 229.....	Lima
Luis E. Arrese ... ..	.....	Sullana
Ramón Cano Wais	Naranjos, 1357 ...	Lima

Importadores de géneros españoles en general

Ayulo y Cía.	Zárate, 458	Lima
Carlos de Asín	Minería, 196	»
Juan Azalia y Cía.	Gallos, 298	»
J. G. Barbieri	Mercaderes, 439	»
Battillana, Antonio....	Trinitarias, 701	»
Bayvy E. W.	Núñez, 238	»
Beausire H. M. y Cía. ...	Melchormalo, 319	»
G. Berkemeyer y Cía. ...	Villalta 261	»
Bidegaray e Hijos	Pt. S. Agustín 187	»
Casinelli N. P.	Santo Toribio, 280	»
Coloma Rheder y Cía. ...	Carrera, 471	»
Dammert y Cía.	Estudios, 457	»
Dollmann & Remmer ...	Estudios, 471	»
Duncan Fox y Cía.	Melchormalo, 337	»
Etablissements Brailard.	Pelota, 668	»
Fernández Hnos.	Melchormalo, 347	»
Enrique Freyre	Aldabas, 220	»
Hipólito Ferreccio	La Merced, 604... ..	»
Fort Hnos.	Lescano, 137	»
Miguel Garreta	Pt. S. Agustín, 192	»
Gildemeister y Cía.	Judíos, 170	»
García Hos.	Espaderos, 502	»
Grace y Cía.	Bc.º del Herrador	»
Graham Rowe y Cía. ...	Villalta, 282	»
Gulda F. y Cía.	Estudios, 425	»
Harth y Cía.	Aldabas, 217	»
Justus y Cía.	Carrera, 458	»
Klinge y Cía.	Judíos, 206	»
Lockett W. M. y Hno. ...	Espaderos, 580	»
Ludowieg y Cía.	San Pedro, 300	»
Milne y Cía.	Carrera, 459	»
Normand y Cía.	Correo, 18	»
Nosiglia Hnos.	Estudios, 441	»
Oechsle A. F. y Cía. ...	Pt. Botoneros, 158	»

A. Novelli	Mercaderes, 466 ...	Lima
Ostern y Cía.	B. del Herador 587	»
Victor Priano... ..	Mercaderes	»
Rocca y Miller	Carrera, 441	»
Salazar Hnos.....	Zárate, 411	»
Emilio F. Wagner	Filipinas, 501	»
M. Wais Duran	Colmena, 204	»
Zunini y Osella	Tipuani, 104	»
Ronald y Cía.....	.....	»
Guillermo Mackehenie ...	Mercaderes, 442 ...	»
Ernesto Cavassa... ..	.....	»
Risso y Conte Hnos. ...	Caridad, 868	»
Wessel, Duval y Cía. ...	La Merced, 424... ..	»
A. Field y La Estrella ...	Guadalupe, 1094...	»
Hilbeck y Cía.	Calle Libertad ...	Piura
Carlos Schaeffer	Calle Libertad ...	»
Seminario y Cía.....	Calle Libertad ...	»
C. Romero y Co.	Calle Libertad ...	»
Felipe García	Importador	Sullana
Bruno Aberásturi	Jorge Chávez	Paita
Arturo A. Palleta... ..	Los Circamos.....	»
Ricardo I. Raygada... ..	Jorge Chávez	Chiclayo
Scaperlanda y Cía.	Calle Real, 102... ..	»
Juan Cuglievan	Calle Real	»
Carlos Aste Silva... ..	Calle Real, 89.....	Trujillo
González y Aberásturi...	Importadores	Sullana
Loyer Hoyle	Progreso, 637	»
Ludowieg y Cía.....	Progreso	»
Alberto Sommaruga... ..	Progreso, 613	»
Pinillos, Goicochea y Cía.	Progreso	»
Andrés Vázquez Puente.	Gamarra, 600	»
Francisco Dañino	Progreso	»
Fratelli Casinelli	Ayacucho	»
Salazar Hnos.....	La Rivera.....	Pacasmayo
León Rupert	La Rivera.....	»
Carlos Salas y Salinas ...	La Rivera.....	»
Arequipa Agencias	San Juan de Dios,	
	núm. 131.....	Arequipa
Boerick y Cía.	Pirola, 112	»
Emmel Hnos.....	Mercaderes, 410... ..	»
Fernando Emmel... ..	Mercaderes, 409... ..	»
Forga e Hijos	Sta. Catalina, 193	»
Miguel Camon y Rubio. ...	.....	»
Enrique Gibson	Merced, 108.....	»
Iriberry y Cía.	Sta. Catalina, 101	»
Rickette y Cía.	S. Francisco, 108	»
Stafford y Cía.	Merced, 112.....	»
Donnelly y Cía.	Calle Bolívar	Mollendo
Treviño y Valdivia	Calle Bolívar	»
José Arteta	Márquez, 94.....	Cuzco
Braulio Lasanta	Espinar, 25	»
Gallo Hnos.	Daniel Corrión, 47	C. de Pasco
Julio Badaracco	Real, 540	Huancayo
Aicardi Hnos.....	Sáenz Peña, 98... ..	Callao
Ventura Martínez de la		
Torre	Sáenz Peña, 8.....	»
Roos y Cía.	Constitución, 42... ..	»
Gottardo Badaracco... ..	.....	Ica
Alberti L. Aguirre ... ..	.....	»
E. Vargas y Cía. ....	.....	Pisco
Isidoro López Cano... ..	.....	»
Divizia y Quiñones ... ..	.....	»
A. Pulpeiro Vinjoy ... ..	.....	»
Miguel del Priego ... ..	.....	Cañete

Joyerías

Wesley y Cía.	Mercaderes, 494 ...	Lima
Zettel y Murgía	Espaderos, 223 ...	»
Rosemberg y Wallach ...	Mercaderes, 446 ...	»
Carlos Ruggero	Palacio, 230.....	»
Frc.º Bancheró Hnos. ...	Lechugal, 793	»
J. M. Ringgod	Unión, 42	»

(Continuará).

Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao

Rápido y esmerado servicio de vapores y carga entre Colón, Panamá, Paíta, Pimentel, Pacasmayo, Salaverry, CALLAO y Mollendo

Los vapores de la Compañía Peruana, están en conexión con todas las líneas para Europa y los Estados Unidos. — Excelentes comodidades y atenciones. — La flota de la Compañía Peruana ha sido construída especialmente para navegar en las costas del Este del Pacífico, reuniendo excelentes comodidades para los viajes en los países tropicales. — Todos los vapores están dotados de telegrafía inalámbrica sistema MARCONI



FLOTA DE LA COMPAÑÍA PERUANA

Vapor de pasajeros RIMAC	9 mil toneladas
Carga y pasajeros APURIMAC	8 » »
Vapor de pasajeros AMAZONAS	7 » »
Vapor correo HUALLAGA	6 » »
» » MANTARO	6 » »
» » URUBAMBA	6 » »
» » UCAYALI	5 » »
Vapor de carga PERENE	4.500 »
Barca de 4 palos MAIPO	400 »

Remolcadores OBRERO, CLIMAX, ANCON, CAPLINA y CHILCA

Dique flotante en la rada del Callao con capacidad para 7.000 toneladas

DIRECTORIO DE LA COMPAÑÍA

PRESIDENTE: Señor Alberto Focacci.
VICE PRESIDENTE: Germán Leith.
DIRECTORES: Francisco L. Alvaríño.
Andrés Dasso.
Victor M. Pérez.
GERENTE: Julio G. Mac Lean.

OFICINAS EN LIMA: Calle Bodegonos, 346.
OFICINAS EN CALLAO: Pl. de Independencia.
AGENTES EN LIVERPOOL: Focacci Hermanos,
13 EChange Buildings.
AGENTES EN TODA LA COSTA DEL PACÍFICO

J. ARMENTERAS

Esta casa se dedica a negocios de Exportación e Importación, con las Repúblicas Sud-Americanas y por su larga experiencia conoce perfectamente las necesidades de cada mercado

PRINCIPALES ARTICULOS QUE EXPORTA

Tejidos en general como zarzas, drill, casimires, céfiros, holandas de hilo y algodón, sábanas, lonas, tejidos de lana, lana y seda, etc., etc., camisetas, medias y calcetines de punto, trajes de señora y niño, toallas, bánavas, mantas de lana y algodón, calzado de todas clases, paraguas, armas, vinos puros de uva, sardinas en latas de todas clases, abarrotos en general, tapones de corcho para fábricas de cervezas, etc.,

PRINCIPALES ARTICULOS QUE IMPORTA

Cueros de res, café, caucho, etc., etc.

Paseo de Industria, 10
BARCELONA

Dirección por cable
ARMENTERAS-BARCELONA

G. LURIA PARDO

IMPORTACIÓN - EXPORTACIÓN

Unico concesionario para la venta de: Inyectables Sueros Vital y Ferruginoso. Tiro-Ovarina «Pagés Maruny». Sueros. Vacunas y Anti-Alfa «Ferrán». Carne Líquida «Valdés García». PERFUMERIA «MYRURGIA». Aceites de Oliva (Rey Alfonso) y (Pinche). Vinos Moscatel (Carbonell-Gené), «CONSERVAS LA SIBERIA»

ARAGÓN. 282

(Al lado Apeadero P.^o Gracia)

BARCELONA

SARDINAS Y CONSERVAS DE TODAS LAS MARCAS ESPAÑOLAS

Géneros de punto de algodón. Lana y seda. Driles. Céfiros. Telas de fantasía. Zarzas. Camisas. Paños y casimires. Pañolones de todas clases. Estampados. Pielés para calzado. Toallas. Alpargatas

Dirección telegráfica:

LURIA PAR

Establecido en 1899

SALVADOR ROIG

(ANTES BOFILL Y ROIG, S. en C)

IMPORTACIÓN EXPORTACIÓN

Cables: Bofroig

Calle Comercio, 27

Propietario de las acreditadas marcas de sardinas «Bolívar» (30 mm.); espadín «Colón» (18 y 22 mm. y Clubs 30 mm.), y vinos «La Manola»

BARCELONA

(ESPAÑA)



ANIS DEL MONO

Vicente Bosch - Badalona - España
Famoso en todos los países



ANIS DEL MONO

Vicente Bosch - Badalona - España
Famoso en todos los países

GRAN HOTEL BOLIVAR

LIMA

El primer hotel del Perú y uno de los más grandes y suntuosos de América. Erigido en la Plaza San Martín en el centro de Lima. Todos sus lujosos departamentos cuentan con salas de baño, teléfonos, toda clase de servicios higiénicos y modernos. «Suites» de gran lujo compuestos de salón, dormitorio, escritorio y baño, con vista a la Plaza San Martín. La dirección del Hotel Bolivar se halla bajo Monsieur Tschopp, antiguo manager del Ritz de Londres y Saint Moritz de Ginebra.

Chief de cocina, M. Haenggi, de los hoteles Palace de Lausanne y Ritz de Madrid.

Grandes salones para banquetes, salón de baile, salones y comedores privados, departamentos especiales para niños, tea-rooms, american bar, grill room, orquestas Americana y Europea The Pyramo's.

La suntuosidad y confort más refinado

Gerentes: Visconti y Velázquez

Imprenta Imperio, E. Solá, Valencia, 200, Tel. 1282 G.

Ayuntamiento de Madrid