

**R.M.S.P.**  
**MALA REAL INGLESA**  
**PROXIMA SALIDA DE VILLAGARCIA**

**Día 25 de Mayo DEMERARA**  
**VAPOR CORREO**

Para RIO JANEIRO, MONTEVIDEO Y BUENOS AIRES  
Precio del pasaje en 3.ª clase: Ptas. 236'10.

Para informes: ESTANISLAO DURAN.—VILLAGARCIA.

**Alberto Dopazo Segade**  
**Villagarcía de Arosa, IGLESIA, 8**  
**AGENCIA ADMINISTRATIVA Y DE NEGOCIOS EN GENERAL**  
**FUNDADA EN 1902**

**GESTIONA LA VENTA Y COMPRA, CON PATENTE.**—De casas, solares, fincas de recreo y de campo.

**PRESTAMOS.**—Con hipoteca. Interés líquido, anual.—será convenido según la importancia de la operación.—(No se hacen por cuenta propia ni por encargo o apoderamiento de otro.) Son facilitados directamente por los prestatarios acreedores.

**RENTAS.**—Se venden, compran, encargándose de su administración y de la de toda clase de fincas. **CREDITOS Y DERECHOS HEREDITARIOS.**—Se adquieren y pagan en el acto.—**COMISIONES Y REPRESENTACIONES.** Acéptanse las de carácter profesional, serio e importante.

**DINERO.**—Personas que lo necesiten. Señores capitalistas que no lo confían a nadie ni lo prestan por temor a perderlo o por el prejuicio de una ejecución para su cobro u otra causa, diríjase a esta Casa expresando el que desee colocar. Con garantías hipotecarias, absolutas, producirá más beneficios que en el mejor depósito bancario. El rédito, por trimestres vencidos, cuando no se descuenta, lo paga PUNTUALMENTE la agencia, cobrándolo, luego, al deudor. Y, las operaciones, efectúanse en toda la región, bajo condiciones muy legales, pero contundentes prácticas, hijas de la realidad y de los requerimientos que exige el ambiente económico del día. Préstamo hipotecario que aquí se hace, es tranquilo, jamás se va al procedimiento judicial por falta de pago; siempre, pero siempre, al extrajudicial: a ese que por **MUY IMPORTANTE QUE SEA EL CREDITO** nunca los gastos exceden ni pueden exceder de 125 a 150 pesetas.

La seriedad, seguridad y cumplimiento de esta Agencia sintetízase así: «Todo asunto que se le encomiende, es convenido su precio previamente, en cartas de comisión que al efecto se extienden por duplicado. Y no cobra si no cumple la gestión o si aquel se resuelve en contrario.»

### INGLATERRA Y ALEMANIA

## El duelo a muerte

Manifestaciones que una información tedesca pone en boca del mariscal Hindenburg no dejan lugar a duda de que todos los súbditos del Kaiser sienten odio profundo hacia la que consideran como causante principal de la guerra y de las calamidades que sufre el mundo entero.

En Inglaterra tampoco se recata nada para decir que su rival quedará destruida en forma que no pueda levantar más la cabeza.

Los ingleses se preocupaban poco hasta ahora de la fuerza que cada cual podía presentar en el Continente. Seguros de su dominio del mar, y sabiendo que éste es la calle del globo, dejaban a todos proceder a su gusto dentro de casa, puesto que ellos eran capaces de cortar los vuelos al primero que resultase molesto a sus intereses.

Así hemos visto durante todo un siglo y desde que fué abatido el poder de Napoleón I, que todas las campañas terminaron cuando en Londres se conceptuó oportuno y sin que sus soldados ni marinos tomaran parte activa en la contienda, salvo el contingente enviado a Crimea y sus expediciones coloniales.

Pero ahora las cosas comenzaban a tomar otro aspecto. La escuadra alemana iba siendo capaz de competir con la británica, y una alianza oportuna podía reducir a la nada el principio fundamental de la hegemonía inglesa; ser capaz de luchar con las dos escuadras reunidas que le siguiesen en efectivo.

Al mismo tiempo la industria y el comercio de Alemania progresaban en forma tal, que era indispensable asaltarle un golpe a tiempo.

Una coalición formidable fué dirigida

contra el poder continental del Imperio, con grandes probabilidades de batir a sus ejércitos mientras las tres es cuadras mejores de Europa reducían a la impotencia a la flota germánica.

Alemania aceptó gallardamente el reto, convencida de que dentro de un año su situación sería peor que ahora, puesto que Francia y Austria habían logrado limar ciertos defectos de su máquina guerrera.

Los hechos, con su contraste inapreciable, han demostrado que ambos adversarios sufrieron un error al apreciar las fuerzas que tenían enfrente.

Los alemanes creyeron que era posible derrotar a los franceses en un mes y revólverse luego contra los rusos, sin dar tiempo a que la acción de todos sus enemigos resultase simultánea.

Los ingleses estimaron que la avalancha moscovita reclamaria la atención de casi todo el ejército alemán, siendo así factible vencerle en Occidente, y nunca pensaron en poder sufrir daños en su tráfico marítimo.

La situación en que se ven unos y otros, al cabo de nueve meses de campaña, dista mucho de las anteriores apreciaciones.

Inglaterra se va haciendo cargo de que no es empresa hacendera el vencer a las tropas alemanas y cifra su esperanza única en el último esfuerzo de los rusos.

Si la batalla de los Cárpatos, o, mejor dicho, de Galitzia, no produce el resultado apetecido, tendrán que ir pensando en Londres si les tiene cuenta prolongar el desastre económico que pesa sobre todos.

Alemania tampoco podría mostrarse muy exigente, porque su resistencia admirable no constituye el aplastamiento de sus contrarios.

El duelo a muerte lleva trazas de no producir la destrucción de ninguno de los bandos.

Esa idea egoísta que se atribuye a Inglaterra de que cuanto más se debiliten todos, mejor será su suerte futura,

tiene sus límites y no es creíble que sus aliados las cundan el día en que se convenzan de que están jugando una partida en que no hay jaque mate posible.

Nos encariñamos, pues, con la idea de que la contienda entre en su período resolutivo merced a lo que suceda en el Sur del teatro oriental de operaciones.

## Una nueva fuerza motriz

Hombres de ciencias, industriales e ingenieros, se preocupan seriamente del problema del agotamiento, más o menos próximo, de las reservas industriales de carbón, lignito, petróleo y aceites pesados, preguntándose cuál será el combustible el día, no lejano quizá, que llegue su agotamiento, y cuál será el motor que sustituirá al actual de explosión, nacido ante la necesidad de las máquinas motrices llenar las condiciones de ligereza y poco embarazo para aplicarlas a la navegación, a los automóviles, a los dirigibles y a los aeroplanos.

El eminente físico Phillips dio recientemente una respuesta a estas preguntas ante ingenieros, físicos y personas competentes, presentando un aparato cuyo funcionamiento estaba basado en el hecho conocido de que el radio en solución descompone siempre el agua que lo contiene, formando una mezcla detonante de oxígeno e hidrógeno.

El aparato está formado por un volante de aspecto parecido al de un molino de viento de papel, cuyas aletas girasen en un plano horizontal en vez de hacerlo en uno vertical. Al lado del aparato hay un tubo de vidrio en forma de Y, en cada una de cuyas ramas termina un conductor eléctrico. Este tubo en Y representa la cámara de combustión del motor embrionario del porvenir. La parte inferior del tubo en Y estaba unida a un frasco de vidrio que contenía la mezcla detonante de oxígeno e hidrógeno, producto de la descomposición del agua por el radio.

Girando una llave, la mezcla gaseosa va del frasco al tubo en Y, y haciendo pasar entonces una corriente eléctrica a la cámara de combustión se producen pequeñas chispas en los hoyos de los tubos y provocan una serie de explosiones minúsculas que pueden aprovecharse para hacer girar la rueda. Claro está que el elevadísimo precio actual del radio no permite utilizarlo como fuerza motriz; pero es de esperar que el perfeccionamiento de los métodos de extracción de este misterioso metal permitirá producirlo, más adelante, en mejores condiciones de venta, y no sería imposible que en tiempos venideros se utilizase esta energía radiactiva como fuerza motriz.

## Navegación por el Canal de Panamá

El Canal de Panamá abre nuevos puertos a la navegación directa por vapor entre Europa y los Estados Unidos con las costas de la América en el Pacífico.

Con Colombia, por el puerto de Buenaventura, al Sur de Panamá, y a treinta horas de la boca del Canal.

De este puerto parte un ferrocarril, de 150 kilómetros de extensión, hasta la ciudad de Cali, adonde llegó en el pasado Enero.

De Cali se prolongará hacia el Norte por terreno plano, cien kilómetros más, hasta la ciudad de Cartago. Allí se bifurcará: un ramal atravesará durante otros cien kilómetros la cordillera central, que en ese punto se llama el Quindío—cordillera que está muy poblada y es muy rica en minas de oro y de

buna calidad de terreno para agricultura—, hasta la ciudad de Ibagué, de donde por terreno plano, y en una extensión de 60 kilómetros, seguirá esta línea a unirse con la de Girardot, que va a Cogotá, y donde avanza ya otra línea férrea hasta Nemocón, y de allí se prolongará hasta Santander.

El otro ramal, que partirá de Cartago, pasará por las cercanías de la próspera ciudad de Manizales, y siguiendo el curso del río Cauca y atravesando los ricos terrenos auríferos de Marmato y Supia, buscará el ferrocarril que de Medellín va a Amagá, y unido a éste quedará establecida la comunicación entre Buenaventura y Puerto Berrio, sobre el río Magdalena, formando así una comunicación interoceánica.

De Cali se prolongará el ferrocarril hacia Popayán, por terreno llano, en una distancia de 60 kilómetros, y por terreno ligeramente accidentado, en una distancia de 80 kilómetros. De Popayán seguirá la línea férrea a buscar a la industriosa ciudad de Pasto, atravesando el extenso y llano valle de Patía, que puede alimentar millones de cabezas de ganado vacuno y caballar. La distancia de Popayán a Pasto es de 360 kilómetros.

Con estas líneas férreas quedará todo el territorio de Colombia—que es de millón y medio de kilómetros cuadrados, y una población de seis millones y medio de habitantes—comunicado con el puerto de Buenaventura y sus más apartadas regiones entre sí.

## Espléndido estado de las sementeras de maíz

### DOCUMENTO GRAFICO BIEN ELOCUENTE

Esta mañana fué exhibida en la sala de operaciones de la Bolsa de Cereales una soberbia muestra de maíz amarillo.

Trátase de tres espléndidos ejemplares extraídos de una sementera que en el campo Idiazabal, cuartel 40, del partido de San Nicolás de los Arroyos, cultivaba don Juan Mr. Altolaguirre.

Las plantas han alcanzado una altura de metros 3 y 80. En opinión de las muchas personas entendidas que observaron tan soberbios ejemplares, sólo se conocen casos de tanto desarrollo en el Chaco y en el Norte de Santa Fe, pero nunca en la provincia de Buenos Aires.

Cada planta presenta tres macollas y cada macolla tres espigas, lo cual prueba el inmejorable estado de las sementeras, ya que estos casos de desarrollo excepcional suelen producirse a expensas del producto a cosecharse. En la provincia de Buenos Aires, planta de maíz que crezca más de dos metros es considerada, por lo común, como perdida, o poco menos, pues empleando una frase de los chacareros, «se ha ido en viejo», es decir, ha desarrollado mucho el follaje pero muy poco la espiga.

La exhibición de estos ejemplares dió margen a que se acentuara más y más la corriente optimista que se advierte en los círculos cerealistas con respecto al excepcional rendimiento de la próxima cosecha del maíz.

Todo el mundo en la Bolsa tuvo esta mañana un comentario halagüeño provocado por esas plantas que constituyen la información más directa y más categórica del año agrícola excepcional que le ha tocado en suerte al país después de tantos quebrantos y sinsabores.

Y mientras unos consignatarios y corredores hacían epigramas a expensas de sus colegas, calculando la cantidad máxima de Lütjohann y la mínima de Friedberg que podrían tener de altura las plantas en cuestión, otros declaraban que resulta imposible calcular la cantidad de maíz que vamos a cosechar este año.

En una rueda formada por los señores Canavery, García Anido, Benvenuto y otros hombres de negocios, se convenía en que si llega a llover de aquí unos quince días, como todo lo presagia, tendremos una cosecha maizera anormal, monstruosa, que batirá lejos el record del último año.

En cuanto al área de tierra sembrada, un viejo consignatario hizo esta observación:

—Así como hay capitanes de barco que para ganar más flete se llevan trigo hasta en los bolsillos, hay chacareros que, para ganar más dinero han sembrado maíz hasta debajo de la cama.

(De «La Razón» de Buenos Aires.)

## El tiro contra los dirigibles

Según leemos en la Prensa francesa el problema de la construcción de una pieza especial contra los dirigibles ha sido ya resuelto de manera más o menos satisfactoria. Lo que no se ha descubierto aún es el medio de asegurar el blanco.

Cañones y proyectiles responden al fin de ser utilizados contra objetos que se ciernen sobre el suelo; pero las alturas y la duración de trayecto calculadas para esos cañones no son aplicables al tiro contra aerostatos.

Si éstos se hallan en el cenit del cañón, la trayectoria será rectilínea y nula el alza, sea cual fuera la distancia. La tensión de la trayectoria varía con la elevación del objeto, y el alza tiene valores muy distintos para una misma distancia.

En cuanto a las duraciones de trayecto, varían también con la altura del blanco, sin que la distancia varíe. Trátándose de tiro vertical, obra la gravedad en sentido contrario a la marcha del proyectil, y retrasa su velocidad mucho más que en el disparo contra un objeto situado en tierra.

Dispónese de excelentes telémetros, que marcan con precisión la distancia a que se encuentra el dirigible; pero como recientemente hemos visto, el alza que es preciso fijar no es la que corresponde a la distancia medida, y hay que efectuar una rectificación.

Aunque los artilleros tengan tablas de corrección hechas de antemano, siempre será necesaria una operación que hará perder unos momentos, durante los cuales el dirigible, que marcha a 75 kilómetros por hora habrá variado de lugar y no será exacta el alza.

Así, pues, nada de alza, nada de cálculos. Lo indispensable es proveer el cañón de una composición deflagrante que de noche produzca una estela luminosa y de día una visible fumarada. Hay que emplear, por consiguiente, cañones de tiro ultrarrápido automático; cañones hemos dicho porque con objeto de que alcance al dirigible el suficiente número de proyectiles para determinar la caída de la aeronave, es necesario que el tiro sea prolongado, y esto no se consigue mediante el empleo consecutivo de varias piezas.

Los cañones que no contengan más que una composición deflagrante no serán explosivos; pero habrá más probabilidades de que alcancen a un globo cuya marcha sea de 75 kilómetros por hora que las que existen cuando se trata de una pieza cargada con un explosivo. De aquel modo se logrará romper la envoltura e inflamar el hidrógeno, lo cual es suficiente.

**Hijos de F. Deza**  
**BANQUEROS**  
**Villagarcía y Santiago**