

# DIARIO DE LA MARINA

Periódico Independiente

AÑO XLVII

Redacción y Administración: Peligros, 3, entlo. dcha.-Tel. 2.931.

Madrid, Sábado 23 de Enero de 1915

DOS EDICIONES DIARIAS

Número 14.146.

## DEBATES PARLAMENTARIOS

# El proyecto de construcciones navales y habilitación de puertos militares

## DISCURSO DEL SR. RUIZ DE GRIJALBA

Correspondió ayer el turno en la discusión del trascendental proyecto de ley de construcciones navales y habilitación de puertos militares á nuestro querido director, D. Alfonso Ruiz de Grijalba, quien con elocuencia admirable, y demostrando un absoluto dominio del problema que se debatía, logró que la Cámara siguiera con creciente interés sus importantes manifestaciones y que las comentara después favorablemente.

«Hombre de tanta competencia—dice hoy nuestro querido colega *El Imparcial*—y tan vehementemente apasionado por el progreso de nuestra Marina de guerra como el Sr. Ruiz de Grijalba, fué el encargado ayer de expresar el criterio del partido liberal sobre las defensas navales. Muy interesantes y muy originales son las observaciones del elocuente diputado liberal. Este proyecto es una contradicción del anterior. El submarino sirve más para la ofensiva que para la defensiva. Nuestras costas han

condiciones de defensa, y de reforzar nuestra flota con nuevas unidades de combate.

Es evidente, lo han dicho aquí con elocuencia insuperable los oradores que me precedieron en el uso de la palabra, que mientras España no tenga Marina de guerra no tendrá Marina mercante ni suficiente ni barata; que mientras España no tenga escuadra no tendremos comercio, ni tendremos industria, porque no habrá mercado seguro, ni vía de comunicación tranquila, ni crédito en el exterior, ni tratados de comercio beneficiosos; porque la historia de todos los tiempos y de todos los pueblos nos enseña que esas cosas, que son ventajas, las reserva el destino sólo á las naciones que logran el tranquilo disfrute de su soberanía y de su independencia por el respeto ajeno.

«El Sr. Ruiz de Grijalba: Señores diputados, empiezo por declarar que voy á ser muy breve, todo lo rápido y breve que las circunstancias de mi modesta posición demandan, aun cuando habréis de advertir que el encargo honorífico que he recibido del jefe de esta minoría, señor conde de Romanones, y la alusión reiterada y cariñosa, que yo agradezco, que tuvo á bien hacerme ayer tarde el Sr. Maciá, me obligarán acaso á no serlo tanto como tendríais seguramente derecho á esperar vosotros, que valéis mucho, de quien como yo vale poco.

condiciones de defensa, y de reforzar nuestra flota con nuevas unidades de combate.

Es evidente, lo han dicho aquí con elocuencia insuperable los oradores que me precedieron en el uso de la palabra, que mientras España no tenga Marina de guerra no tendrá Marina mercante ni suficiente ni barata; que mientras España no tenga escuadra no tendremos comercio, ni tendremos industria, porque no habrá mercado seguro, ni vía de comunicación tranquila, ni crédito en el exterior, ni tratados de comercio beneficiosos; porque la historia de todos los tiempos y de todos los pueblos nos enseña que esas cosas, que son ventajas, las reserva el destino sólo á las naciones que logran el tranquilo disfrute de su soberanía y de su independencia por el respeto ajeno.

En eso estamos conformes; pero precisamente, señor ministro de Marina, por esa conformidad en lo que es fundamental, cree el partido liberal que todos y cada uno de los diputados deben aportar á la discusión del dictamen todo su poder intelectual y moral, por insignificante que sea, para ver de sacar una ley lo más provechosa posible para el país; que debemos discutir esto serenamente, pausadamente, patrióticamente, olvidando nuestras diferencias en el orden á la política interior, olvidando que somos conservadores ó liberales, dinásticos ó antidinásticos, porque un proyecto de esa naturaleza no puede ser proyecto del partido conservador, del partido liberal, del partido republicano ó del partido carlista, sino un proyecto de defensa nacional que á todos interesa, que á todos afecta, en el que todos debemos colaborar.

Yo tengo el sentimiento de decir que, á mi juicio, el proyecto de ley que presenta el señor ministro de Marina á la deliberación de la Cámara (y no digo el dictamen de la dignísima Comisión que se sienta detrás del banco azul, porque es notorio que, á requerimientos del señor presidente del Consejo de ministros, hubo de dar ese dictamen en un plazo brevísimo), que ese proyecto de ley, en su totalidad, con referencia á su articulado, mirado en conjunto, revela un grande esfuerzo; pero en sus detalles, y teniéndolo todo en cuenta, es una equivocación, una lamentable equivocación, una imperdonable equivocación.

Es una equivocación, porque no responde, ni aun de lejos, á las necesidades navales de España y de la defensa nacional, entre otras grandes razones, porque se ha olvidado de que todavía poseemos las islas Baleares y las islas Canarias; lamentable porque todas las equivocaciones lo son, y tanto más cuanto es más grande y más delicada la materia de que se trata, y yo no conozco otra que más lo sea; imperdonable, porque ese proyecto de ley lleva la firma de uno de los generales más cultos, más inteligentes y más prestigiosos de la Armada española, el señor ministro de Marina.

Yo me he propuesto (lo ofrecí al principio, obedezco así, además, un requerimiento de mi ilustre jefe el señor conde de Romanones) ser muy breve; yo no puedo olvidar tampoco, dada la representación con que se me honró—que no por inmerecida me obliga menos—, que he de tener muy en cuenta aquellas atinadas observaciones del señor ministro de Marina en su discurso exposición, en que hacía un llamamiento á la prudencia y á la serenidad con que debían tratarse estas cuestiones, lo mismo para defender un proyecto que para combatirlo.

Quizá S. S. (basta haber leído el preámbulo del proyecto de ley y, sobre todo, su discurso exposición) ha fundamentado un cambio total en los proyectos de ley de Escuadra que venían sucediéndose, tanto por el partido liberal como por S. S. mismo, no en un concepto técnico, que en ese caso es tal la admiración que yo siento por S. S., y tal el reconocimiento de su autoridad profesional, que me inclinaría respetuosamente, sino en hechos, en incidentes ocurridos durante la guerra actual; y yo declaro ingenuamente que si siempre, por curiosidad, habla de enterarme de todo lo que sucede en esta guerra, porque á todos nos afecta y á todos nos interesa, como españoles, como europeos, como hombres, por deber profesional he tenido que preocuparme más de los incidentes

que se refieren á las luchas del mar, y he sacado la conclusión completamente opuesta de los hechos ocurridos hasta ahora, de la que ha deducido, y defiende con tanta convicción, el señor ministro de Marina.

Yo he visto que el submarino (eso que llamáis sumergible, y quizá ese nombre le cuadre mejor, aunque los ingleses siguen llamándole submarino) es un arma únicamente ofensiva, incapaz, absolutamente incapaz para la defensa de costas. To la la escuadra inglesa del Mediterráneo, con toda la escuadra francesa, que tiene más de 50 submarinos, estaba en el Mediterráneo cuando un crucero alemán, el *Goeben*, acompañado de un crucero ligero, el *Breslau*, atacaron las costas de Argelia. Toda la escuadra inglesa en pie de guerra, con 60 submarinos, quizá hoy construídos 75, la más potente del mundo, según los datos que conocemos, con tres flotas, compuestas cada una de dos escuadras de dos divisiones de cuatro acorazados, con 250 «destruyers», no ha podido evitar que unos cuantos cruceros alemanes hayan ido á bombardear las costas de Inglaterra. El Sr. Maciá me decía que ese no era un bombardeo normal. No sé á lo que S. S. llamará bombardeo, porque en Scarborough no quedó piedra sobre piedra, hasta tal punto, que sabe S. S. las protestas que se han hecho por la inhumanidad de aquel bombardeo. (El Sr. Maciá: S. S. me hace el argumento, porque con grandes flotas de «dreadnoughts», cruceros, torpederos y cazatorpederos no pudieramos evitar el bombardeo.) Perdoneme el señor Maciá, porque yo me comprometo á llegar al final de mi razonamiento en menos tiempo del que empleó S. S. para llegar al suyo.

Estaba yo sosteniendo que los hechos de la guerra actual no habían demostrado, ni de cerca ni de lejos, que el submarino fuera arma defensiva de las costas, y estaba diciendo que 75 submarinos para las costas de Inglaterra en el mar del Norte, que no son la tercera parte de las costas de España en el Mediterráneo y en el Atlántico, no habían podido evitar el bombardeo. S. S. niega que eso sea un bombardeo en serio; pero yo puedo decir que leo diariamente los periódicos ingleses, y precisamente estos días estoy leyendo las instrucciones que da la autoridad militar en Inglaterra para el caso de un desembarco alemán. ¿Qué es lo que pasa aquí? Que Alemania tiene en este punto una ventaja sobre Inglaterra que no tenemos nosotros, y es que no tiene apenas costas, y que la única manera de impedir el bombardeo de las ciudades abiertas, esa exacción de impuestos, como decía el señor ministro de Marina, de ciudades abiertas, donde está almacenada la riqueza nacional, es la represalia, la amenaza de hacer lo mismo con las ciudades abiertas del enemigo en otro país parecido. Claro es que la nación que no tiene costas, no tiene Marina de guerra, y no hay más caso que el de Alemania, que teniendo poca costa tiene la segunda flota del mundo. De suerte que como S. S., que tiene autoridad indiscutible en estas materias, que es además ministro de Marina y hablaba en el Parlamento en nombre del Gobierno de S. M., después de haber oído el parecer de todos los grandes Centros que se ocupan en la defensa nacional, hizo la afirmación de que nosotros, con 28 submarinos, y habilitando nuestros puertos, teníamos asegurada la integridad nacional, importa mucho al partido liberal que eso que le en su punto y poner las cosas en su lugar, porque pudiera suceder que S. S.... (El señor ministro de Marina: Asegurada en lo humano, dentro de las previsiones humanas y de los medios económicos.) Está bien. Con esa rectificación... (El señor ministro de Marina: No es rectificación.)

Yo escuché con el interés que S. S. puede comprender su discurso exposición, elocuente; lo he publicado además y revisado en mi periódico letra por letra y palabra por palabra, copiándolo del *Diario de las Sesiones*, y recuerdo la frase de S. S. de que, aun aseguradas nuestras costas, teníamos que impedir la posibilidad de un bloqueo con cruceros pequeños, y para eso teníamos tres acorazados de tipo *España* y S. S. hizo otra afirmación que conviene también poner en su lugar, porque pudiera ocurrir (y este era mi razonamiento) que

el Gobierno que suceda á S. S. ó S. S. SS. mismos, por las necesidades que arrancan de las realidades de la vida internacional, se vean obligados á pedir más sacrificios al país, y el país, con ese discurso de S. S., que comentaba alborozado un periódico tan serio, tan juicioso y de tanta autoridad política como *El Imparcial*, podría contestar á los Gobiernos: «no damos más; están las costas aseguradas; tenemos una escuadra que es fuerza defensiva importantísima, según declaración del ministro de Marina; ¿por que se nos va á pedir más?» Y esto es lo que movía á mi ilustre jefe el señor conde de Romanones á formular aquella petición, que luego aquí se hizo pública, en la reunión de los jefes de las minorías con el señor ministro de Hacienda, y esa es la petición que yo formulo ahora, autorizado por mi ilustre jefe, diciendo: nosotros votaremos todo ese crédito, que no nos parece excesivo; que si creyera algún Gobierno que era necesario más para salvar la integridad de la Patria, más hubiéramos votado; pero no hipoteco S. S. ahora todas las iniciativas que respecto á las construcciones navales pueda haber en años sucesivos, y vaya S. S. empleando ese crédito ó por etapas, como dijo el señor conde de Romanones, ó por series, como indicaba mi querido amigo el Sr. Payá.

Su señoría sabe que los tres acorazados del tipo *España* no son una fuerza importantísima; no pueden ser 24 cañones de 30 centímetros el mayor; pero tenemos dos mares separados por el Estrecho, de suerte que para los efectos del bloqueo, si acaso fueran una fuerza defensiva importantísima, como S. S. declara, lo serían en uno de los dos mares.

De aquí la petición del señor conde de Romanones, que ha declarado muchas veces que no es técnico en estas cuestiones de Marina, pero que ha demostrado muchas veces también que tiene á su lado ilustres hombres que le asesoran, pertenecientes á la Armada, y hombres civiles, como el Sr. Villanueva y el Sr. Gimeno, que han dejado en el ministerio de Marina el recuerdo de sus grandes merecimientos; y el señor conde de Romanones pide á S. S. lo que es racional, lo que, después de todo, pe lío el Sr. Gasset y se lo negaba el Sr. Maciá, con notoria injusticia, y yo hago esta rectificación en nombre del señor Gasset.

Porque el Sr. Gasset lo que dijo elocuentemente fué, no que esperaríamos á que acabase la guerra para hacer construcciones navales, sino lo mismo que dijo el señor conde de Romanones: que lo que se pueda construir de momento, se construya; que si se puede poner la quilla de un buque, se ponga; pero que no se comprometa la totalidad del crédito en unas construcciones navales, cuando la necesidad y las enseñanzas de la guerra pueden hacer que se modifique el plan en beneficio de las necesidades del país.

Y dicho esto, única y exclusivamente por orden de mi jefe, voy á recoger, porque no sería cortés no hacerlo, las manifestaciones de mi querido amigo el Sr. Maciá, que es maestro en estas cuestiones, dirigidas al periódico que tengo el honor de regentar.

Yo soy partidario de la construcción de grandes acorazados, de que se pusiese la quilla de un acorazado de 30.000 toneladas, que son los mayores que yo conozco por ahora, los italianos; con cañones de 15 pulgadas ó 38 centímetros, más bien, porque no los conozco mayores; soy partidario de que se construyan cruceros de batalla, como los llaman los ingleses, porque, como he dicho antes, creo que mientras no tengamos escuadra y poder naval, no tendremos ni el respeto ajeno ni la seguridad de nuestra soberanía y de nuestra independencia. Yo podría, señores diputados, citar muchos ejemplos, traer muchos testimonios; pero soy poco aficionado á ofender la ilustración de los señores diputados, que los conocen lo mismo ó mejor que yo. Sin embargo, me vais á permitir, porque después de todo nos oye el país, que os cite un ejemplo, á que se refiera al Sr. Maciá, de palpante actualidad y de grande y provechosa enseñanza para nosotros: el ejemplo de Italia. Italia, que cimentó su nacionalidad en no pocas derrotas, como aquella tan memorable de Liza, con un



S. M. EL REY

de verse más comprometidas aún que las de Inglaterra, por muchos submarinos que construyamos. Es decir, que el problema no aparece resuelto; y como cree en la eficacia de los grandes acorazados «de batalla» y en la necesidad absoluta de que España piense seriamente en el problema de su Marina, el Sr. Ruiz de Grijalba vota el proyecto por patriotismo; pero con las reservas que exige su convicción, contraria á las principales orientaciones señaladas en él.»

Por las anteriores líneas se ve que el ilustre diputado por Campillos, al elevar ayer su autorizada voz en el Congreso; no se limitó á formular ligeras observaciones al proyecto que viene á continuar la obra de nuestra reconstrucción naval; hizo algo más que eso, basándose en ideas propias, adquiridas mediante un amplísimo estudio de nuestra situación topográfica, de los progresos y transformación de los buques de combate y del resultado que su empleo ha dado en las últimas guerras y en la actual conflagración europea, expuso todo un plan de reconstrucción marítima y de defensa de nuestras costas, que mereció la aprobación y el elogio entusiasta de muchos diputados.

Pero no somos nosotros los llamados á poner de relieve la excepcional importancia de este discurso, ya que por haber sido pronun-

Excusado es decir, por sabido, que no han de salir de estos bancos, que no han salido de estos bancos ahora ni nunca, y ahora menos que nunca, voces que tiendan á contrariar, á estorbar, ni siquiera á retrasar el noble y patriótico intento del Gobierno de S. M. de habilitar nuestras bases navales y reforzar nuestra flota con nuevas unidades de combate.

La patriótica unanimidad con que las Cortes de 1907 aceptaron, votaron, sancionaron el principio fundamental de la ley de Escuadra de 1898; el proyecto de ley de Escuadra presentado en 30 de Octubre de 1913, siendo jefe del Gobierno el señor conde de Romanones, por el entonces ministro de Marina, mi ilustre amigo y maestro en estas cosas, como en todo, D. Amalio Gimeno, y el haber sido autorizado para impugnar ciertos extremos de ese proyecto, yo, que vengo sosteniendo desde hace muchos años con la palabra y con la pluma que el desarrollo y la restauración de nuestro poder naval están íntimamente, indisolublemente unidos al porvenir y á la prosperidad de España, impone á todos el reconocimiento de que la impugnación de eso: extremos del proyecto no puede argüir por nuestra parte una discrepancia de criterio en lo que es fundamental: en la urgente é imperiosa necesidad de habilitar nuestros puertos, de ponerlos en

# LA GUERRA EUROPEA

## INFORMES OFICIALES

### La lucha en Francia

#### Comunicados del Gobierno francés.

PARÍS, 21.—Se han facilitado los siguientes comunicados oficiales:

A las tres de la tarde:  
«En Bélgica, el enemigo ha bombardeado con bastante violencia la ciudad de Nieupoort. Nuestra Infantería ha realizado algunos avances al Este de la Calzada de Lombaert zylde.

Entre Ypres y el Oise se señalan felices éxitos de nuestra artillería sobre obras de defensa, baterías y núcleos enemigos.

Entre el Oise y el Argonne la situación en las proximidades de Soissons no se ha modificado.

Cerca de Berry au Bac las trincheras que habíamos abandonado, á consecuencia de violento bombardeo, han sido recuperadas por los nuestros.

En la región de Perthes el enemigo nos atacó, sin éxito, en la noche del 20 al 21, al Noroeste de Beausejour.

Entre el Mosa y el Mosela, al Sureste de Saint Mihiel, en el bosque de Apremont, un bombardeo, de extremada violencia, no nos ha permitido conservar las trincheras que habíamos tomado ayer, en una extensión de 150 metros.

Al Noroeste de Pont-á-Mousson, en el bosque de Le Pretre, el enemigo ha recuperado las trincheras que le tomamos el día 20; pero no hemos mantenido en todo el resto de las posiciones.

En los Vosgos el enemigo ha arrojado sobre Saint-Dié seis proyectiles de gran calibre, sin que, por fortuna, causaran algún daño.

Entre las gargantas de Bonhomme y de la Senluch hubo lucha de artillería, en la que las baterías alemanas han sido reducidas á silencio.

En Alsacia, una acción de Infantería, empeñada en la región de Hartmanns, se prosigue con extraordinaria violencia.

A las once de la noche:  
«En el Suroeste de Ypres el enemigo ha mostrado más actividad que en estos últimos tiempos.

La noche pasada hubo fuego de fusilería y cañoneo poco intenso en la región del bosque de Saint-Mard, donde una batería enemiga ha sido reducida al silencio.

En el Argona, he habido ataques muy vivos en Fontaine Madann y en las obras de defensa llamadas de María Teresa, al Sur de Fontaine Lamitte.

En Fontaine Madann, el enemigo ha sido rechazado después de dos vigorosos contraataques de nuestras tropas á las obras de María Teresa.

La lucha se ha prolongado todo el día y ha sido extremadamente enérgica por ambas partes. Al anochecer, todas nuestras posiciones eran mantenidas.

Los ataques nocturnos pronunciados por el enemigo en la región de Hartmann Sneiderkopf, han fracasado.

Según las últimas noticias, el combate continúa.»

#### Informes del Cuartel general alemán.

ROMA, 22.—El comunicado del gran Cuartel general alemán facilitado hoy en Berlín

### INFORMES NO OFICIALES

#### Los combates del Vistula.

SAN PETERSBURGO, 23.—En Polonia, la batalla continúa en la orilla izquierda del Vistula; pero hay pocos cambios que señalar.

A consecuencia de un contraataque nocturno, los rusos han reconquistado una trinchera que los alemanes habían tomado cerca de la aldea de Humin.

Todos los alemanes que ocupaban la trinchera fueron muertos.

Al Sudeste de Rawa, los alemanes han intentado dos veces tomar la ofensiva á lo largo del frente Gorki-Visowka; pero los reflectores de los rusos los descubrieron y fueron diezmados por la artillería y las descargas de las fuerzas de infantería.

Al Este de Pietrokov, un automóvil blindado alemán ha sido destruido por los proyectiles rusos.

Dícese que el gobernador de Cracovia ha ordenado la evacuación parcial de la ciudad y de sus barrios extremos.

Las mujeres, los viejos y los niños tienen un plazo de dos días para salir. Los Bancos se han trasladado á Viena.

Dícese que en Cracovia faltan aprovisionamientos.

Desorganización en el Ejército turco.  
LONDRES, 23.—Un despacho del Cairo dice que, según cuentan unos fugitivos recién llegados de Siria, las tropas turcas allí en la actualidad carecen absolutamente de alimentos, debido á la mala organización.

Los hombres se visten de kaki de verano, que ahora se encuentra reducido á harapos; muy pocos de ellos poseen botas.

Sus camellos parecen espectros, y se mueren de roña y falta de alimentación.

Cuando se declaró la guerra fueron reclutados en Hebron 25.000 beduinos; pero después de padecer hambre durante tres días, volvieron á casa, muy disgustados, murmurando: «Esta no es la guerra santa».

La eficacia militar del primer no ha de ser muy grande, porque la cantidad de proyectiles transportable limita mucho sus efectos materiales; pero, en cambio, los morales tienen que ser altamente depresivos y exigirán que las defensas preparadas contra los raids aéreos extremen su acción, so pena de que los pueblos se consideren abandonados ante insultos imprevistos que perturbarán notablemente su tranquilidad.

En Inglaterra existía la idea de que su suelo era invulnerable. El perderla ha de costar mucho trabajo á los buenos habitantes de la rubia Albión, aunque su espíritu no decaiga por unas cuantas víctimas y unos cuantos edificios destruidos.

El otro objetivo tiene ya más importancia, y si llegase á causar un efecto eficaz, podría variar la faz de la campaña.

Los técnicos navales ingleses se manifiestan tranquilos ante la posibilidad de que sus mejores buques puedan ser destruidos por las bombas de los zeppelines enemigos.

Despreciando los cálculos hechos por los profesionales del aire, y las seguridades que éstos tienen sobre sus aparatos de puntería, estiman aquéllos que para hacer blanco sobre la cubierta de un acorazado es preciso que el dirigible se coloque á una altura y en una posición donde será batido con eficacia por la artillería especial anti-aérea, y alcanzado por los aviadorez que acompañan y guardan a las escuadras.

Los alemanes, por el contrario, consideran posible hacer algún efecto, y en esa opinión abundan oficiales españoles que conocen bien el asunto. Sus escritos no dejan duda de que consideran viable una acción contra las escuadras, dentro de ciertos límites.

Estimamos inútil perdersnos en el campo de la teoría, en el cual las razones aducidas por unos y otros tienen valor científico nada despreciable; pero la sanción de la práctica falta en absoluto, y si hay un cabo por atar, un detalle no previsto, podría resultar que, por ahora, la ofensiva aérea contra una flota tuviese una eficacia muy limitada, dando la razón á los marinos británicos.

Es un problema que se halla planteado, y cuya incógnita ha de despejarse en breve por la ejecución de actos que muchos venían asegurando que no se llevarían á cabo, y que por fin parece que han dado principio.

### Folleto de actualidad

El comisario de Guerra D. Pablo Ibañez ha publicado un folleto de actualidad que contiene interesantes datos para armonizar el carácter especial de la intervención y contabilidad del Ejército y la Armada con la necesaria unidad de la del Estado, y sin perturbación alguna para el servicio general económico ni el particular de Guerra y Marina.

### EL VIAJE DEL REY

#### Preparativos en Sevilla.

SEVILLA, 23.—Su Majestad el Rey y el infante D. Alfonso irán á ésta el lunes; desde la estación irán á la Huerta del Fraile, donde les esperarán el marqués de Vega Inclán y las demás personas que componen la Junta del Patronato de casas para obreros, construidas, como ya es sabido, por iniciativa del Monarca.

Probablemente acompañará también al Rey el Sr. Pastor, que ha cooperado á la construcción de las referidas viviendas.

Su Majestad almorzará en el Alcázar, y á continuación embarcará en el yate *Tephanotis*, propiedad del duque de Tarifa, escoltado por un cañonero.

El viaje se hará el martes por la mañana, con el fin de llegar á Doñana antes de almorzar.

Han salido muchos obreros para el mencionado coto con el fin de llevar á cabo algunas reformas en la playa de la Marismilla.

El regreso se hará en el mismo yate, y desde la estación de San Blas se dirigirá el Rey á Granada en tren especial.

#### En Huelva.

HUELVA, 23.—Asegúrase que S. M. el Rey vendrá á Huelva después de la cacería en el coto de Doñana.

Hará el viaje en automóvil, y permanecerá aquí algunas horas, con el fin de visitar las Escuelas y la zona del puerto, donde se emplazará el muelle definitivo.

Asegúrase que en esta obra colocará el Rey la primera piedra.

Se trabaja activamente en el arreglo de las carreteras.

### Escala de reserva

En el ministerio de la Guerra se llevan con gran actividad los trabajos de clasificación para hacer las propuestas de ascenso de los tenientes de las Escalas de reserva de todas las Armas, comprendidos en la reciente ley que así lo dispone.

En breve aparecerán en el *Diario Oficial* las propuestas de ascensos, cuyo retraso sólo obedece al enorme trabajo material que, por el número de los comprendidos, supone la confección de las mismas.

déficit anual de 400 millones de liras, desde 1880 y tantos hasta 1890, con una deuda pública de 12.000 millones, 3.000 más que nosotros; con menos terreno, con menos producción y con una población no superior á la nuestra, se propuso tener Marina de guerra y ser potencia naval; y ¿cómo lo consiguió? Navegando el camino de realizar el intento? Navegando su presupuesto, obtener en el orden internacional un respeto que en vano intentaríamos demeritar nosotros, y hacer con las Repúblicas latinas del Sur de América una serie de tratados beneficiosos, que nosotros ni aun invocando vínculos de idioma, de sangre y de raza hemos podido conseguir.

Y es que, más que la acción del ministro de Estado, hace la visita de una gran escuadra para conseguir ventajas comerciales en los países visitados. Yo creo que ya han pasado los tiempos en que se escribía como lema en la bandera de la minoría radical: «ni barcos ni guerra». Yo espero que reaccionará España y espero que no será posible escribir ya como lema de las banderas de ninguna agrupación aquellas negaciones del partido de S. S., señor Santa Cruz; aquella frase «ni guerra ni escuadra», que entonces era una herejía nacional y que ahora sería un sacrilegio. (El Sr. Santa Cruz: Eso dependerá de la conducta que sigan SS. SS. en el Poder y de la que siga este Gobierno. Ya contestaré á su señoría.) Yo espero, y aludo directamente á mi ilustre maestro en periplo Sr. Castroviejo, que ya no continuará S. S. haciendo propaganda en contra de nuestra Marina de guerra. (El Sr. Castroviejo pide la palabra.) Yo espero que el país, aunque no queráis vosotros, no ponga dificultades en lo sucesivo á los proyectos navales que vengn presentándose aquí; porque hay una cosa que quiero creer y que creo, y es que el pueblo español es el más fiel depositario del buen sentido nacional, y que hay una condición en nuestra raza, un elemento de nuestra vida social que se conserva con toda su benehchosa pureza y como cualidad tradicional, como algo que va disuelto por una eternidad en nuestra sangre: el patriotismo.

Y yo soy, señores, que he vivido combato las construcciones navales, de los que creen que España, cuya historia hemos olvidado; que España, asombro de Roma; que España, fundadora en la Monarquía goda de la Europa cristiana, emporio de la cultura árabe; salvadora más tarde, con la Reconquista, de la civilización evangélica; madre de América y civilizadora de Asia y de Africa, bajo el manto de una Monarquía en cuyos dominios no se ponía el sol; la España, aún en los tiempos de decadencia, de Rieyro, de Trafalgar, de Batiño, no se puede resignar á vivir eternamente en la debilidad, sin prestigio, destinada algún día á luchar con vilipendio, para sucumbir sin gloria.

Y yo creo que con medidas prudentes, racionales y consecutivas, sin sacudidas violentas, sin grandes saltos, pero con tenacidad, con disciplina y con fe, España logrará en el concierto internacional aquel puesto á que le dan derecho su historia y las envidias de su raza. Yo oía decir hace cinco minutos á mi querido amigo el Sr. Payá que era preciso una raza de héroes para dar á los comandantes á esos 28 submarinos. Yo no tengo duda ninguna sobre esto; creo que la raza que dió á Méndez Núñez, á Churruarín, á Cadarso, y á Villamil, puede dar 28 comandantes á los submarinos; es lo único en que me aparto del Sr. Payá. Pero no creo que con esos 28 submarinos, y en eso me aparto del Gobierno de S. M., esté concluido todo lo que tenga que hacer España en la restauración de su poder naval.»

La ofensiva aérea alemana, tantas veces anunciada, comienza, pues, y la curiosidad que existe entre los profesionales sobre los efectos de un ataque de esa clase se verá pronto satisfecha.

Por su parte, los aviadorez ingleses se han presentado sobre Esse, amenazando los talleres de Krupp, y sobre Ostende, donde han tirado algunas bombas.

Nadie se explicaba la pasividad observada por las naves del aire en los seis meses que lleva de duración la campaña, y no faltaba quien iba pensando en que las dificultades de una acción activa de aquéllas eran grandes en el terreno práctico y que no podían ser vencidas.

Ahora parece que las cosas cambian de aspecto, y con ese motivo crece la expectación de un modo extraordinario.

La ofensiva de aeroplanos y dirigibles puede tener dos objetivos: el bombardeo de poblaciones y la destrucción de los buques de combate,

### Aviadorez ingleses sobre Ostende.

PARÍS, 23.—Comunican de Amsterdam que los aviadorez ingleses han realizado un raid sobre Ostende, lanzando bombas sobre la estación, que resultó con daños importantes. Algunos soldados alemanes resultaron muertos, y no hubo ni un solo paisano herido.

### CONCEPTO DE LA GUERRA NAVAL

La lucha entre dos naciones continentales que tengan una frontera común ha de presentarse siempre un carácter esencialmente terrestre. Aunque se trate de dos grandes potencias marítimas, aunque el motivo de sus diferencias y, por lo tanto, el objetivo político ó geográfico de la guerra sea exclusivamente naval, el medio más directo y más expedito de lograrlo es el ataque por tierra á través de las fronteras, y las fuerzas navales sólo tienen en tal caso un papel auxiliar, cuya importancia depende de las condiciones especiales de los beligerantes, y varía, según ellas, desde ser pocas menos que nula, como puede serlo en algunas ocasiones, hasta alcanzar á veces una influencia del todo decisiva sobre el curso de las operaciones de los Ejércitos.

Dinamarca y Portugal como Grecia antes de la guerra báltica, y como cualquiera otra nación que posea una sola frontera terrestre, si se hallan en guerra con la nación vecina, tendrán otro contacto con el mundo que el que sostengan por mar, y si el mar se les cierra, se encontrarán reducidos á sus propios recursos para sostener la lucha. Del mismo modo, en el caso de una guerra entre España y Francia, única de car. ter esencialmente terrestre que á nosotros se nos puede presentar, mientras para Francia sería asunto de orden secundario el dominio marítimo, para España, hasta en ese caso, tendría ese dominio capital importancia, porque si de él careciéramos, cerradas nuestras costas y las de Portugal también para todos los efectos del contrabando, no podríamos recibir otros auxilios del mundo exterior sino los limitadísimos que pudiera ofrecernos la nación hermana.

De cualquier manera, y sea grande ó chica la trascendencia que para el resultado de una guerra terrestre tenga en cada caso la acción naval, es poco probable que, de no estar las fuerzas muy equilibradas, encuentre la más débil una ocasión que le parezca enteramente propicia para arriesgarse á dar la batalla, y la guerra podrá terminar y acaso termine muchas veces sin que las escuadras hayan dado to los su juego.

Pero cuando las dos naciones beligerantes carecen de frontera común, no se concibe la lucha entre ellas como no sea á través de la mar; la guerra es entonces esencialmente marítima, y aunque sus objetivos sean terrestres, aunque sólo por tierra puedan dominarse, para llegar hasta ellos precisa disponer del medio de transporte, precisa poseer la facultad de atravesar la mar como y cuando convenga á nuestros fines, sin que el adversario sea capaz de impedirlo. Esa facultad, esa libertad estratégica de movimientos es lo que se llama dominio del mar, como tan repetidas veces hemos dicho en esta serie de artículos, y en su posesión radica la clave fundamental de la guerra marítima, como en su completa inteligencia radica el concepto perfecto de lo que es la lucha naval. Ese dominio del mar no envuelve, digámoslo una vez más, el concepto terrestre de la ocupación material, sino la simple seguridad de poder ejercerla en el punto y en el momento en que convenga.

La principal dificultad con que tropieza, á nuestro juicio, la vulgarización del concepto de la supremacía marítima, consiste en que se le piensa, equivocadamente, que el dominio del mar constituye por sí mismo un fin. Si así fuera, resultaría en verdad muy costosa y muy inútil la satisfacción del capricho de pasearse por el mar libremente y sin ser inquietado. Pero el dominio del mar no constituye ni ha constituido nunca un fin; es, simplemente, un medio de lograr los fines, los objetivos de la guerra, y su importancia estriba en que no puede considerarse como «uno de tantos» medios, sino como el medio «único y exclusivo» á que se puede apelar para lograr esos objetivos. El beligerante que lo posee, halla manera de atacar y de vencer al enemigo; el que no lo posee, el que carece de libertad para atravesar la mar, tiene que quedarse en casa, desde donde no puede hacer nada contra el adversario de quien aquélla le separa; se ve reducido, pues, á la más completa impotencia militar, que es precisamente lo que constituye el vencimiento.

La ofensiva á través de la mar, único camino expedito que existe entre dos naciones sin frontera común, se ejerce de dos maneras: ó por la presión económica, ó por la presión militar; la primera se logra mediante el bloqueo comercial de las costas; la segunda se realiza por medio de la invasión.

No es ésta la oportunidad de analizar la importancia y consecuencias de cada una de estas operaciones: la del bloqueo ya se bosquejó en otro artículo, y la de la invasión no hace falta señalarla, porque tal medio ofensivo no es más que una forma de la guerra terrestre.

Pero sí conviene decir que ellas son las dos únicas operaciones militares serias con que pueden agredirse eficazmente dos naciones separadas por el mar.

El curso, de que ya hablamos hace días, carece de verdadera eficacia.

Los bombardeos marítimos de plazas fuertes, dignas de tal nombre, son una peligrosa

aventura la conquista parte del pérdidas prometan por ejemplo, mere escuadras ciones as pero com hacer en termine, l nífico pue recibiría m dos, una aun cuando de tales p bardeos u por ataqu desbarbar Puerto At tiago de C mar sólo cañones d buques, y sensatez c portancia jan á esas En cua ciu lales i siquiera, que regul aún la cat además n los españ bemos pr nunca. Las do: sión, que el que la logra do: cuando u que la ot efecto, ur so Ejército desarrollé disponga aquel cu desdeñab darse casi vación ser del todo i ne á una bir si se i pobre qu Ejército r y si dispo la libren temente r ble á la p Pues t subordin lia razón momente continuó mientos, Sólo el c capaz de tropas ce dcmina i chazar á l pero no p adversari que éste ca ningu ser venci trario; lo posible, o gar á ser Al pri flota de l mar está te de un tique el zas es m dedesem Us Página

aventura que sólo debe emprenderse cuando la conquista permanente de esas plazas forma parte del objetivo político de la guerra y las pérdidas que la operación imponga no comprometan la supremacía marítima. Cattaro, por ejemplo, que es una espléndida base naval, merecería un esfuerzo por parte de las escuadras de Francia e Inglaterra, si estas naciones aspirasen a conservarla en su poder; pero como ni una ni otra tendrán nada que hacer en el Adriático después de que la guerra termine, la conquista a todo riesgo de ese magnífico puerto, que emprendida por Italia parecería muy lógica, sería, por parte de los aliados, una operación difícil de justificar; pero aun cuando estén justificadas, las conquistas de tales posiciones no se obtienen por bombardeos marítimos, por ataques de frente, sino por ataques de revés, que exigen un previo desembarco. Así tomaron los yanquis a Santiago de Cuba, a pesar de que sus frentes de mar sólo estaban defendidos por tres pobres cañones de 12 centímetros facilitados por los buques, y el hacer lo contrario sería una insensatez de magnitud propiamente dicha a la importancia de los medios defensivos que protegen a esas bases navales.

En cuanto a los ataques marítimos contra ciudades indefensas, no es preciso mencionarlos siquiera, porque con arreglo a los Convenios que regulan la guerra esos hechos no alcanzan aún la categoría de operaciones militares, y es además muy grande el empeño con que todos los españoles, sin distinción de matices, debemos procurar que no consigan alcanzarla nunca.

Las dos formas de ofensiva, bloqueo e invasión, que a través de la mar puede emprender el que la domina y ha de soportar el que no logra dominarla, son de tal naturaleza, que cuando una de ellas resulte ineficaz será porque la otra resulta eficazísima. Podrá haber, en efecto, un pueblo que, careciendo de numeroso Ejército, tenga, sin embargo, importante desarrollo mercantil; pero no se concibe que disponga de considerables fuerzas militares a cuyo interés comerciales sean cosa desdeñable, y, por lo tanto, aunque puedan darse casos en que tanto el bloqueo como la invasión sean dos armas formidables de ataque, es del todo imposible que la nación que sea inmune a una de ellas no corra el riesgo de sucumbir si se la ataca con la otra, porque si es tan pobre que no la importe el bloqueo, su débil Ejército no podrá hacer frente a una invasión, y si dispone de poderosas fuerzas militares que la libren de invasores, será por que es suficientemente rica para que su bolsillo resulte sensible a la presión económica del bloqueo.

Pues bien; ambas formas de ataque están subordinadas al dominio del mar por la sencilla razón de que no pueden realizarse en un momento ni por una sorpresa, sino que exigen continuidad en el esfuerzo, libertad de movimientos, sostenimiento de las comunicaciones. Sólo el que tiene la supremacía marítima es capaz de dirigir libremente sus barcos ó sus tropas contra la costa enemiga. El que no lo domina podrá dificultar el bloqueo, podrá rechazar a los invasores más ó menos fácilmente, pero no puede pasar de allí, no puede hacer al adversario otro daño de importancia que el que éste vaya a buscar; no puede intentar nunca ninguna eficaz ofensiva. Podría quizás no ser vencido, si no enseñase la Historia lo contrario; lo que es absoluta y evidentemente imposible, es que sin dominar el mar pueda llegar a ser vencedor.

Al principio de la guerra, y mientras vive la flota de la Potencia más débil, el dominio del mar está en disputa; sólo lo ejerce el más fuerte de una manera provisional, y aunque practique el bloqueo, aunque sí el desnivel de fuerzas es muy grande se arriesgue a operaciones de desembarco, como se arriesgaron los yanquis

en Cuba y los japoneses en Corea, la ofensiva no presenta un carácter decisivo, cabe siempre la posibilidad de que se opere un cambio en la marcha de la guerra y que el bloqueo se levante, que las tropas desembarcadas tengan que volver a embarcar. Sólo cuando se libra la batalla naval, cuando la completa derrota de una de las escuadras concede al adversario el dominio del mar en plena posesión, es cuando desaparece para el que ha sido vencido á flote toda esperanza de victoria.

Por eso la batalla naval decisiva no ha sido nunca el prólogo ni puede constituir un episodio más ó menos importante, sino que es y fué siempre el epílogo de la lucha entre naciones sin frontera común.

Salvador Carvie,  
Capitán de corbeta.

### TEATRO ESLAVA

«León Zamora y Salamanca.»

Terminó muy tarde la representación de la comedia en cuatro actos *León Zamora y Salamanca*, de los Sres. Jaquetot y Navarro, estrenada anoche en el teatro Eslava; y terminó tarde, no porque la obra sea larga, sino porque ya va rayando en abuso lo que ocurre respecto de la hora de empezar la representación, en cuanto se trata de un estreno.

El cartel anunciaba a las diez y media, y comenzó el primer acto muy cerca de las once, lo cual me parece que para una obra en cuatro actos es demasiado.

Aplicábase el cuento otra Empresa, como la de Price, pongo por caso.

Afortunadamente, *León Zamora y Salamanca* hizo pasar un rato agradable a la concurrencia que llenaba el teatro, porque si después de empezar tan tarde no nos hubiera hecho reír, el fracaso habría sido de órdago. Claro es que de esta clase de obras en que toda la gracia se fía al retruécano y al *quid pro quo* que se produce por confundir una persona con otra, recursos que ya usaron los primeros autores de la Cristiandad, la crítica no puede detenerse a analizar y debe conformarse con decir el efecto producido en el público.

La comedia, pues, fué un éxito de risa, y para ser completamente original no le falta más que no pareciera tanto a *Champignon malgré lui*, vaudeville traducido y representado en casi todos los teatros de Europa.

La interpretación tuvo de todo.

Alarcón hizo un soldado de cuota graciosísimo, y García Ortega y La Riva conquistaron aplausos merecidos.

Es lástima que no podamos decir lo mismo de los demás, seguramente por falta de ensayos, porque nadie se sabía el papel.

Los autores fueron llamados al final de todos los actos.

Me quivelo.

### Notas políticas

LO QUE DICE EL PRESIDENTE

Esta mañana ha estado en Palacio el presidente, para felicitar al Rey en nombre de todo el Gobierno, por ser el día de su santo.

Con motivo del luto que guarda la Real familia, no recibe visitas ni se celebrará acto ninguno público.

Mañana, a las doce, irán a Palacio las Mesas de ambas Cámaras, para que S. M. el Rey sancione las leyes últimamente votadas por las Cortes.

Al acto, como es de ley, asistirá el ministro de Gracia y Justicia, quien por esta causa no podrá estar a primera hora en el Consejo de ministros que a las once de la mañana se celebrará en el Ministerio de la Guerra y no en la

Presidencia, por continuar algo indispuerto el ministro de la Guerra, general Echagüe.

El Consejo de ministros de mañana se dedicará, principalmente, a asuntos de los Ministerios de Hacienda y de Fomento.

El jefe del Gobierno, refiriéndose a la información que hoy publica *El Liberal* acerca de la fórmula de concordia entre los diversos elementos interesados en el problema de las zonas neutrales, nos aseguró que, oficialmente, no podía dar seguridades en este sentido, aunque el propósito y los deseos del Gobierno y aun su esperanza sean esos.

El próximo lunes explanará en el Senado su interpelación de carácter económico el señor Navarro Reverter, y, terminada ésta, el señor Nougués explanará la suya en el Congreso acerca del problema de subsistencias, á la que el Gobierno desea dar carácter parlamentario, dada la gran importancia vital del asunto.

Como el ministro de Hacienda tiene que asistir á ambas, por esta razón no podrá ser explanada en el Congreso la del Sr. Nougués sin estar terminada la del Senado.

Contra los propósitos y deseos del Gobierno, no pudo quedar terminada ayer la discusión del proyecto de bases navales.

El Gobierno desea que el próximo lunes se termine, para lo cual rogará á los diputados que se abstengan de formular ruegos y preguntas con objeto de dedicar las horas todas de sesión á terminar dicho proyecto.

Claro es que esto no significa que el Gobierno trate de coartar el derecho y la libertad de ningún diputado para dirigir cualquier pregunta; pero confía en que todos atenderán el ruego del presidente.

### Firma del Rey

Guerra

Concedido el empleo de general de división al de brigada D. José Fernández de la Puente y Patrón.

Idem el de general de brigada al coronel de Infantería D. Vicente Sarthou y Lara.

Disponiendo que el consejero regido del Cuerpo Jurídico Militar D. Nicolás de la Peña y Cuéllar cese en el cargo de consejero del Consejo Supremo de Guerra y Marina.

Nombrando consejero del Consejo Supremo de Guerra y Marina al consejero togado del Cuerpo Jurídico Militar D. Ramón Pastor y Rodríguez.

Concediendo la cruz blanca del Mérito Militar al auditor general de ejército D. Francisco Cervantes Salas.

Nombrando inspector de Sanidad Militar de la tercera región al inspector médico de segunda clase D. Francisco Coll y Zanuy.

Nombrando para el cargo de interventor militar de la quinta región al interventor de distrito D. Ricardo López Femenia.

Nombrando á los coroneles de Artillería don Mariano de la Revilla y Cifré, D. Rafael Ripoll Cervera, D. Sixto Alsina y Vila, D. Enrique Puig y Romaguera, D. José Sousa y del Real, D. Manuel Ortiz Rodríguez, D. José de Espinosa y Artaz de Urbina, D. Adriano Riestra y Monzón y D. Eduardo Oliver-Copons y Fernández Villamil para el cargo de director del Parque regional de Valencia y mando de los regimientos mixto de Ceuta, 1.º de montaña, Comandancia principal de Artillería de la octava región, Comandancia de Melilla, regimientos montados 5.º y 7.º, Comandancia de Cartagena y tercer regimiento montado, respectivamente.

Idem á los coroneles de la Guardia civil don Francisco Troyano, D. Julián Aldir, D. Ildefonso Martínez, D. Luis González y D. Julio

Pantoja, para el mando de los Tercios 6.º, 21, 17, 10 y 2.º, respectivamente; y á los tenientes coroneles del mismo Cuerpo D. Miguel Abril, D. Vicente Tudela, D. Fernando Morano, D. Carlos Díaz, D. Blas Rubio, D. Miguel Navarro, D. Miguel Galilea y D. Julio Nifaut, para el mando de las Comandancias de Barcelona, Castellón, Huesca, Oeste, Cáceres, Guadalajara, Cuenca y Córdoba, respectivamente.

Concediendo merced de hábito de caballero de la Orden Militar de Alcántara á D. Eduardo Almunia Giberto Rovira y Pascual del Povil.

### BOLSA DE MADRID

VALORES PÚBLICOS	Día 21	Día 22
<b>4 por 100 perpetuo interior.</b>		
Fin corriente.....	72 50	00 00
Fin próximo.....	00 00	00 00
<b>Al contado.</b>		
Serie F 50.000 ptas. nominales	72 50	73 00
» E 25.000 »	72 90	73 60
» D 12.500 »	74 50	75 40
» C 5.000 »	76 50	77 15
» B 2.500 »	78 50	78 85
» A 500 »	79 00	80 00
» G y H de 100 y 200 »	78 50	78 75
En diferentes series.....	00 00	79 50
<b>4 por 100 amortizable.</b>		
Serie E 25.000 ptas. nominales	85 00	00 00
» D 12.000 »	85 10	85 00
» C 5.000 »	00 00	86 00
» B 2.500 »	87 25	86 00
» A 500 »	87 25	86 50
En diferentes series.....	00 00	86 00
<b>5 por 100 amortizable</b>		
Serie F 50.000 ptas. nominales	94 50	95 25
» E 25.000 »	94 75	95 25
» D 12.500 »	95 25	95 75
» C 5.000 »	97 26	97 00
» B 2.500 »	97 10	97 40
» A 500 »	97 55	97 75
En diferentes series.....	97 10	97 50
<b>Bancos y Sociedades</b>		
Cédulas hipotecarias al 4%.....	103 75	103 00
Acciones del Banco de España.....	92 50	92 75
Idem de la C. A. de Tabacos.....	450 00	452 00
Idem del Banco Hipotecario.....	262 00	266 50
Idem del de Castilla.....	000 00	000 00
Idem del Hispanoamericano.....	00 00	00 00
Idem del de España de Crédito.....	00 00	00 00
Idem del del Río de la Plata.....	280 00	240 00
Idem del Central Mejicano.....	00 00	00 00
Azucareras preferentes.....	38 50	00 00
Idem ordinarias.....	13 00	00 00
Idem obligaciones.....	00 00	00 00
<b>Otros valores.</b>		
C.º Gral. Mad.º de Electricidad.....	00 00	00 00
Sociedad Eléct.º de Chamberí.....	00 00	00 00
Idem id. obligaciones.....	00 00	00 00
Electricidad Mediodía Madrid.....	00 00	00 00
C.º Peninsular de Teléfonos.....	00 00	00 00
Canal Isabel II.....	00 00	00 00
Construcciones metálicas.....	00 00	00 00
Ferrocarril de Valladolid á Ariza.....	00 00	00 00
Unión de Explosivos.....	2 50	00 00
Oblig. Diputación provincial.....	00 00	00 00
Sociedad Editorial de España.....	00 00	00 00
—Fundador.....	00 00	00 00
Idem id. id. Ordinarias.....	00 00	00 00
C.º Madr.º de Urbanización.....	00 00	00 00
<b>Ayuntamiento de Madrid.</b>		
Obligaciones de 250 pesetas.....	00 00	00 00
Idem Erlanger y Compañía.....	00 00	00 00
Idem por resultas.....	00 00	00 00
Idem por expropiaciones de interior.....	88 00	00 00
Idem id. en el ensanche.....	00 00	00 00
<b>Cambios sobre el extranjero</b>		
Francos.....	100 70	100 50
Libras.....	25 30	25 23

### Espectáculos para mañana

REAL.—A las 5, Tosca.  
ESPAÑOL.—A las 10, El Alcalde de Zalamea.  
A las 5, El alcalde de Zalamea.  
COMEDIA.—A las 10, Los vecinos y El tren rápido.  
A las 5, El tren rápido y Los vecinos.  
PRINCESA.—A las 5 Una mujer.  
A las 10, Las flores de Aragón.  
COMICO.—A las 4 (doble), La suerte perra.  
A las 6, La sobrina del cura.  
A las 9 1/2 El nuevo servidor é Ideal recuelo  
A las 11, La sobrina del cura.  
APOLO.—A las 4, Il cavaliere di Karunestunksberg y Aventuras de Max y Mino.  
A las 6 1/4 (doble), El amigo Melquiades y El entierro de la sardina.  
A las 9 3/4, El entierro de la sardina.  
A las 10, Aventuras de Max y Mino ó Qué tontos son los sabios.  
A las 11 3/4, El entierro de la sardina.  
LARA.—A las 4 1/2, A la moderna, La justicia de Almodébar y Pastora Imperio.  
A las 9 1/2, La justicia de Almodébar.  
A las 10 1/2 (doble especial), A. S. y Pastora Imperio.  
ESLAVA.—A las 4, La suerte de Salustiano  
A las 6 y 10 1/2, León Zamora y Salamanca.  
CERVANTES.—A las 4 1/2, Los ídolos y Fúcar XXI.  
A las 10 1/2 (doble), Los ídolos.  
COLISEO IMPERIAL.—De 12 á 1, matiné con regalos.  
A las 3 1/4 y 8 1/2, Películas.  
A las 4, Los dibujados.  
A las 5, El noveno mandamiento.  
A las 6 1/2, El difunto Turinell.  
A las 9 1/4, El r. y de la casa.  
A las 10 (especial), Sheslock Holmes.  
NOVEDADES.—A las 4, El club de la alegría.  
A las 5, El querer de una gitana.  
A las 6 1/4, El cofrade Matías.  
A las 7 1/2, El siglo de oro.  
A las 9 1/4, Ideal festín.  
A las 10 1/2, Los hombres que son hombres y El siglo de oro.  
PRICE.—(Compañía de dramas norteamericanos) —A las 5 1/2 de la tarde y 10 de la noche, Immi el misterioso.  
GRAN TEATRO.—Palacio del cinematógrafo.—Gran sección de cinco y media á una. Exitos verdad. Palcos, 4 pesetas; butacas, 0,50; general, 0,15.  
SALON DORE.—Sección continua los días laborables desde las 4 1/2, y los festivos por secciones desde las 4.  
Exito grandioso de las películas de largo metraje que se estrenan á diario.  
EDEN-CONCERT.—Secciones de varietes.  
De 7 1/2 á 11 de la madrugada.—Grandes éxitos.  
SALON CHANTECLER.—Exito de Chelito.—Secciones á las siete, diez y tres cuartos y once y tres cuartos.  
CINE HISPANO-FRANCAIS. (Flor Baja 22)—Sección continua de cinematógrafo de 5 6 1/2 á 12 1/2 de la noche.  
ROYALTI.—(Génova, 6.)—Salón aristocrático cinematográfico. Películas exclusivas.—Estrenos todos los días. Butacas 40 y 50 céntimos.  
TRIANON PALACE.—Tarde y noche, cinematógrafo selecto; sección continua.—Estrenos á diario.—Grandes novedades.  
INFANTA ISABEL (Barquillo, 14).—Siempre éxitos.—Butaca, 30 y 50 céntimos.

IMP. DE HERALDO MILITAR, PIZARRO, 15 MAYOR

## Usad para escribir limpio la máquina "YOST", - No tiene cinta. Enseñanza de mecanografía. - Exposición y venta. - 4, Barquillo, 4.

### Páginas literarias.

### La figurita de plata

(CONTINUACIÓN)

cárcel.» Cerramos el trato y me devolvió la s rtiija

—¿Y le ha dado usted los cien dollars?

—Claro; puest que se los había ofrecido.

—¿Pero al menos, habrá usted puesto á esa ladrona de patitas en la calle?

—Nada de eso. Al contrario; le he subido el salario. Es una mujer muy trabajadora. No volverá á hacerlo, pues sabe que le costaría caro. Respecto á eso, estoy tranquilo y sé que tengo d-s criados fieles

No pude por menos manifestar á mi amigo la extañe, a que su c-niucta me produjo.

—Ningún francés hubiera procedido de ese modo.—le dije.

—Es verdad — me contestó —, Nosotros, los ame

ricanos, acostumbramos á hacernos justicia por nuestras propias manos. Verá usted. Un día se me ocurrió convidar á comer á varios amigos. Esto ocurrió en Nueva York, hace tres ó cuatro años. No pensaba reunir en mi mesa más que á una docena de amigos íntimos; pero sabe usted lo que pasa en semejantes casos: que por miedo de que alguien se incomode por no haber sido invitado, y además, como un convidado convida á cinco... En una palabra, que fueron más de cien personas las que tuve á comer en mi casa. No había ningún desconocido, pero no todos eran amigos íntimos.

Quise lucirme y eché la casa por la ventana para quedar lo mejor posible. La comida fué magnífica y las conversaciones alegres y amas. Se bebieron buenos vinos, y al terminar todos teníamos dolor de cabeza. Pasamos á un gabinete y empezamos á fumar.

Bobby debía sentir una gran satisfacción al recordario, pues hablaba pausadamente, echando espesas bocanadas de humo entre cada frase.

—Aquelata de—continuó diciendo—en una tienda de antigü-dades había descubierto una deliciosa estatuita de plata, de unas cinco pulgadas de altura,

delicadamente cincelada, y que, sin duda alguna, databa de la época del Renacimiento. Me agradó y la compré; no quiera usted saber á qué precio. La llevé á mi casa y la coloqué en la sala de fumar, en un estante, junto á una copa de oro de la misma época.

—Todas nuestras obras de arte emigran á América.

—A ustedes ya no les hacen falta, porque poseen un pasado, mientras que nosotros nos lo hemos creado á fuerza de dollars.. Yo estaba muy contento de mi compra, y con el natural deseo de hacer participar á mis amigos de mi admiración. «¡Espléndida!» «¡Magnífica!», exclamaron á un tiempo mis convidada s.

Un coronel de artillería que se había especializado en el estudio del Renacimiento italiano, llegó á decir: «Según mi opinión, y creo no equivocarme, esta estatua es del propio Benvenuto Cellini». Esta fué también la opinión de un gran inteligente en la materia, uno de nuestros mejores fabricantes de pesianas y cortinas de hierro, y esta también la opinión de todos los convidados que se iban pasando el objeto de mano en mano.

¿Qué pasó entonces? Es cosa que siempre será incomprendible para mí.

De pronto mientras hablábamos y fumábamos, quise volver á colocar en su sitio aquella preciosa obra de arte. Empecé á buscarla y no la encontré. La fuí pidiendo á todos: cada cual se la había entregado á su vecino... Era imposible descubrir cuál era la última persona que la había tenido en su poder. No había duda: entre nosotros había un ladrón. Me habían robado mi pobre estatua bonitamente.

—Bonita y finamente, en efecto. Hasta con elegancia.

—Es muy desagradable que le roben á uno, ¿verdad? Pero que le roben de aquel modo, en su propia casa y ante sus propias narices, alguien es quien se tiene confianza, y no saber quién es, y no poder acusar á nadie por temor á equivocarse y promover un escándalo, está furioso y tener que aparecer tranquilo la... ¡Oh! ¡Amigo mío, es terrible!

¿Y no dijo usted nada?

—Sí; empecé, como ayer con la doncella, una estratagema. Sin perder la calma, exclamé: «¡Han

(Continuará)

# IBARRA Y COMPANIA

## SEVILLA

### VAPORES DE LA COMPAÑIA

Cabo Roa, 1.582 toneladas; Cabo San Sebastián, 1.583; Cabo de la Nao, 1.558; Cabo Traosa, 1.496; Cabo San Martín, 1.861; Cabo Espartal, 1.249; Cabo San Vicente, 1.817; Cabo San Antonio, 1.991; Cabo Quejo, 1.691; Cabo Peñas, 1.691; Cabo Pales, 1.697; Cabo Treja gar, 1.518; Cabo Ortegá, 1.453; Cabo Creus, 1.421; Cabo Prior, 1.026; Cabo Silleco, 1.029; Itálica, 1.070; La Cartuja, 808; Triana, 748; Vizcaya, 831; Ibatzábal, 742; Luchana, 395; Cabo Santa María, 156.

Servicios establecidos por esta Compañía en la costa de España: Bilbao para Marsella y puertos intermedios todos los jueves. Bilbao para Barcelona con escalas en Santander, Sevilla, Málaga, Alicante y Valencia, todos los domingos. Salidas semanales de pasajes para Valencia, con escalas intermedias. Salidas de Gijón para Sevilla cada diez días. Para más informes: oficinas de la Dirección y D. Joaquín Haro, consignatario.

## La Mutuelle de France et des Colonies

Sociedad de Seguros Mutuos sobre la Vida

SOMÉTIDA A LA VIGILANCIA DEL ESTADO FRANCÉS Y DEL ESTADO ESPAÑOL Registrada en Francia de conformidad a la decisión ministerial de 13 de Marzo y 19 de Junio de 1907.—Inscrita en el Registro especial establecido en el Ministerio de Fomento por la ley de 14 de Mayo de 1908.

DOMICILIO SOCIAL: LYON (Francia)

DELEGACION ESPAÑOLA: Plaza del Teatro, 3, y Rambla Santa Mónica, BARCELONA

Constitución en 15 años DE UN CAPITAL EN EFECTIVO PERMITIENDO A CADA UNO ASEGURARSE:

un **Dote** para los HIJOS, una **Pensión** para la VEJEZ, una **Herencia** para la FAMILIA, un **Libramiento** de QUINTAS por entregas mensuales desde 6 PESETAS en adelante sólo durante 10 años.

SUSCRIPCIONES REALIZADAS (RAMOS VIDA Y FALLECIMIENTO)

Fin 1896 . . . 1 millón **617.000** frs.  
Fin 1900. **69** millones **954.900** frs.  
Fin 1905. **410** millones **845.900** frs.  
Fin 1910. **983** millones **383.900** frs.  
31 Mayo 1913. **1.242** m. **586.400** frs.  
**Más de 500.000** suscriptores.

Según lo prescrito en el artículo 22 de los Estatutos, los fondos de las Asociaciones se invierten en valores públicos del Estado español y se depositan en el Banco de España.

Los rendimientos que se obtienen en La Mutuelle de France et des Colonies, tanto para las Asociaciones en caso de Vida, como para las Asociaciones en caso de Fallecimiento, exceden en mucho a los obtenidos en cualquiera otra Compañía de Seguros sobre la Vida.

Para más detalles, dirigirse a la

Delegación española de La Mutuelle de France et des Colonies, Plaza del Teatro, 3, Barcelona.

Anuncio autorizado por la Inspección de Seguros (art. 37 del Reglamento de 28 de Julio de 1908).

## ACADEMIA TEORICO-PRACTICA PREPARATORIA

PARA EL INGRESO EN LOS CUERPOS DE

### CORREOS Y TELEGRAFOS

DIRIGIDA POR

#### DON TOMAS SANCHEZ PACHECO

OFICIAL PRIMERO DE LA DIRECCION GENERAL DE CORREOS Y TELEGRAFOS

Autor de la Aritmética y Contabilidad de textos: igualmente con el Jefe de la Dirección general, D. Roberto Robert, de las Nociones de Lengua Francesa y Gramática Castellana, como asimismo de Geografía Universal para Telegrafos, con el Oficial de la Dirección D. Gabriel Hombre, y con la cooperación de un escogido y competente cuadro de Profesores, Jefes y Oficiales de ambos Cuerpos.

Esta antigua Academia ha obtenido en las cuatro últimas oposiciones de Correos el mayor número de plazas: 122, 112, 77 y 103, respectivamente; existen grupos independientes en todas las clases.

PREPARACION COMPLETA: Externos, 30 pesetas por mensualidades adelantadas.—Internos, 155 pesetas por todos conceptos, con inclusión de las asignaturas de Francés e Inglés. Hijos de empleados del Cuerpo, 25 pesetas.—Huérfanos de empleados, 20 pesetas.—Clases por mañana, tarde y noche.

Arenal, 24, principales, segundo y tercero.

## Vickers, sons and Maxim Limited

Oficina en Londres: 32, Victoria Street, S. W.—Constructores de buques de todas clases, tanto de guerra como mercantes, máquinas marinas, blindajes, artillería de todos calibres para el Ejército y la Marina, cañones de tiro rápido de los sistemas Vickers, Maxim, etc., ametralladoras y municiones.—Fábricas que posee esta Compañía: Astilleros de Barrow-In-Furness (antes Naval construction and Armaments Co. Ltd. at Barrow-In-Furness); fábrica de aceros, cañones y blindajes de Sheffield (River Don Works); fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Erith y Crayford; fábrica de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Piacencia (Piacencia de las Armas Co. Ltd. Piacencia-Gulpúxoos-España) fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham; fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockholm (Suecia); laboratorio de cartuchería en Dartford; fábricas en North Knet, para proyectiles; polígonos de Sakmeala y Kynsford.—Buques de guerra construidos en los Astilleros de Barrow-In-Furness: «San Paulo», buque de combate de primera clase, de 19.200 toneladas y 23.500 caballos, para el gobierno brasileño; «Almirante Grau» y «Coronel Bolognesi», cruceros tipo de «Scout», clase de 3.200 toneladas y 14.000 caballos, para el gobierno peruano; «Bartle», crucero de primera clase, de 1.200 toneladas y 19.700 caballos, para el gobierno ruso; «Katori», buque de combate de primera clase, de 15.950 toneladas y 16.000 caballos, para el gobierno japonés; «Mikasa», buque de combate de 15.200 toneladas y 15.900 caballos, para el gobierno japonés; «Libertad», buque de combate de primera clase, de 11.800 toneladas y 12.500 caballos, para el gobierno chileno (comprado por el gobierno inglés). Cambiado de nombre se llama ahora «Trimph». Por el gobierno inglés: «Natal», crucero de primera clase, de 13.550 toneladas y 23.500 caballos; «Sentinele» y «Ski huscher» crucero tipo de «Scout» clase de 2.900 toneladas y 17.000 caballos; «Dominion», buque de combate de 16.350 toneladas y 18.000 caballos; «King Alfred», crucero de primera clase, de 14.100 toneladas y 30.000 caballos; «Vengeance», buque de combate de primera clase, de 12.950 toneladas y 13.500 caballos; «Hogue» crucero de primera clase, de 12.000 toneladas y 21.000 caballos; «Powerful», crucero protegido de primera clase, de 14.500 toneladas y 25.000 caballos; «Amohitrit», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 18.000 caballos; «Niobe», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 16.500 caballos. Buques mercantes: construidos en dichos astilleros: «Empress of India», «Empress of China» y «Empress of Japan», 8.000 toneladas y 10.000 caballos. Además desde el año 1873 hasta la fecha, se ha construido 70 buques de distintas clases.

# Colegio del Cardenal Cisneros

De primera y segunda enseñanza incorporado al Instituto de San Isidro.

Costanilla de Santiago, número 6, primeros

Director-propietario: F. BARBERO Y DELGADO

DOCTOR EN CIENCIAS FISICO-MATEMATICAS

En este Colegio se adquiere la enseñanza primaria en sus tres grados de párvulos, elemental y superior. La segunda enseñanza, hasta recibir el grado de bachiller, y las asignaturas de Dibujo, Idiomas y Caligrafía. Los honorarios para alumnos externos son los siguientes:

Primera enseñanza.—Clase de párvulos, 10 pesetas; ídem elemental, 15 ídem; ídem superior, 20 ídem.  
Segunda enseñanza.—Una asignatura, 20 pesetas; dos ídem, 35 ídem; primer curso completo, 35 ídem; cualquiera de los siguientes, 45 ídem.

El mejor elogio que puede hacerse del resultado que se obtiene en este Colegio es publicar la relación de las calificaciones obtenidas por sus alumnos en los exámenes oficiales del último curso, de 1913 a 1914 que fué el siguiente:

PREMIOS	Sobresalientes.	Notables.	Aprobados.	Suspensos.	TOTAL
38	167	81	22	Ninguno	270

## VAPORES CORREOS TRASATLANTICOS

# Panillos, Izquierdo y C.ª, de Cádiz

### Servicio al Brasil y Río de la Plata

por los nuevos y rápidos vapores

«INFANTA ISABEL» . . . de 10.000 toneladas (2 hélices).  
«BARCELONA» . . . . . de 7.500 íd.  
«CADIZ» . . . . . de 7.500 íd.  
«VALBANERA» . . . . . de 7.500 íd.

El primero de estos buques hace sus viajes directos a Montevideo y Buenos Aires, y los tres restantes, realizan el mismo itinerario, con escalas en Santos a la ida y al regreso.

Salidas de Barcelona cada veinte días.

Agencia en Madrid: Sr. D. Gustavo Lespés, Tetuán, 14.

PARA INFORMES: Sus consignatarios.—En Barcelona, Sr. Don Rómulo Bosch y Alsina.—En Valencia, Sres. Requena é Hijos.—En Málaga Sra. Viuda de P. López Ortiz.—En Cádiz, Gerencia de la Compañía, San Agustín, 2.

### SERVICIO QUINCENAL

Fijo, a Las Palmas, Tenerife, Puerto Rico, Santiago de Cuba, Habana, escalas secundarias del Litoral de Cuba y Puerto Rico, New Orleans y Galveston.

Este servicio lo practican los vapores correos

«MIGUEL M. PINILLOS» . . . . . de 4.500 toneladas.  
«CONDE WIFREDO» . . . . . de 5.000 íd.  
«MARTIN SAENZ» . . . . . de 5.500 íd.  
«PIO IX» . . . . . de 6.000 íd.  
«CATALINA» . . . . . de 8.000 íd.  
«BALMES» . . . . . de 6.500 íd.

# Servicios de la Compañía Trasatlántica

### LINEA DE BUENOS AIRES

Servicio mensual: saliendo de Barcelona el 4; de Málaga, el 5, y de Cádiz, el 7, para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires; emprendiendo el viaje de regreso desde Buenos Aires el día 2, y de Montevideo, el 3.

### LINEA DE NEW-YORK, CUBA, MEJICO

Servicio mensual: saliendo de Génova el 21; de Barcelona, el 25; de Málaga, el 28, y de Cádiz, el 30, para New-York, Habana, Veracruz y Puerto Méjico. Regreso de Veracruz, el 27, y de Habana, el 30 de cada mes.

### LINEA DE CUBA-MEJICO

Servicio mensual, saliendo de Bilbao el 17, de Santander el 19, de Gijón el 20 y de Coruña el 21, para Habana y Veracruz. Salidas de Veracruz el 16 y de Habana el 20 de cada mes, para Coruña y Santander.

### LINEA DE VENEZUELA-COLOMBIA

Servicio mensual saliendo de Barcelona el 10, el 11 de Valencia, el 13 de Málaga y de Cádiz el 15 de cada mes, para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón, Sabanita, Curaçao, Puerto Cabello y La Guayra. Se admite pasaje y carga con trasbordo para Veracruz, Tampico, Puerto Barrios, Cartagena de Indias, Maracaibo, Coro, Cumaná, Carúpano, Tainidad y puertos del Pacífico.

### LINEA DE FILIPINAS

Trece viajes anuales, arrancando de Liverpool y haciendo las escalas de Coruña, Vigo, Lisboa, Cádiz, Cartagena y Valencia, para salir de Barcelona cada cuatro miércoles, ó sea: 7 Enero, 4 Febrero, 1 y 29 Abril, 27 Mayo, 24 Junio, 22 Julio, 19 Agosto, 16 Septiembre, 14 Octubre, 11 Noviembre y 9 Diciembre: para Port-Said, Suez, Colom-

bo, Singapore, Ilo Ilo y Manila. Salidas de Manila cada cuatro martes ó sea: 27 Enero, 24 Febrero, 21 Marzo, 21 Abril, 19 Mayo, 16 Junio 14 Julio, 11 Agosto, 8 Septiembre, 6 Octubre, 3 Noviembre y 1 y 29 Diciembre, para Singapore y demás escalas intermedias que a la ida hasta Barcelona, prosiguiendo el viaje para Cádiz, Lisboa, Santander y Liverpool. Servicio por trasbordo para y de los puertos de la Costa oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

### LINEA DE FERNANDO POO

Servicio mensual saliendo de Barcelona el 2, de Valencia, el 3, de Alicante el 4, de Cádiz el 7, para Tánger, Casablanca, Mazagán, Las Palmas Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma y puertos de la costa occidental de Africa.

Regreso de Fernando Poo el 2, haciendo las escalas de Canarias y de la Península indicadas en el viaje de ida.

### LINEA BRASIL-PLATA

Servicio mensual saliendo de Bilbao y Santander el 16, de Gijón y Coruña el 18, de Vigo el 19, de Lisboa el 21 y de Cádiz el 23, para Río Janeiro, Montevideo y Buenos Aires; emprendiendo el viaje de regreso desde Buenos Aires el 16 para Montevideo, Santos, Río Janeiro, Canarias, Lisboa, Vigo, Coruña, Gijón, Santander y Bilbao.

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

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

## Carreras Militares

ABIERTA MATRICULA EN LA ANTIGUA

### Academia Sánchez Pacheco.

Preparación completa, á cargo: Tenientes coroneles, M. Peralta y Ortega; Comandante, Sánchez Pacheco; Capitanes, Castillo, Berzosa y Martínez, ex profesores de las Academias de sus respectivas Armas.—IN FERNADO

ARENAL, 24

**Azopardo & C.ª**  
Consignaciones • Embarques  
Aduanas y Fletamentos  
**CADIZ (ESPAÑA)**

## CASA RECOMENDADA

# “EL PRECIO FIJO”

41, PRINCIPE, 41 - MADRID

Fábrica de ropa blanca, Equipos para novia, Batas, Faldas seda y lana, Sombreros, Capotas, Vestiditos para niño y Canastillas para recién nacidos.

Fábrica de blusas.—Todo á precios de almacén.

Unica casa de EL PRECIO FIJO

LA O  
Es ple  
tilleros, t  
necesida  
fuegos p  
bres ó su  
de las pie  
y rápido.  
Los ar  
ambas o  
deslumb  
mientos e  
libre redu  
Sin em  
poder, vic  
tiva queda  
periores,  
sucedos a  
Tsushima  
ofrece difi  
Ya en el  
cañones K  
traron sie  
francesa,  
al calibre,  
procedim  
Los téc  
oyendo vi  
país, han  
posesión  
no tienen  
samente e  
Pe'o es  
tiro curvo  
de otros c  
tancia las  
Los fra  
piezas á p  
y los emp  
este tiro c  
un fracaso  
Han se  
efectos de  
dio, y el g  
gencia qu  
mejantes,  
la oportu  
El amo  
la paz, á  
baterías d  
ñones de  
vil que di  
ría á pie  
ña—, que  
del Ejérci  
En car  
se nota u  
te en la M  
Durant  
marinos  
condicion  
za supren  
penas se  
daria, qu  
10,5 que  
geros.  
Los do  
tancia qu  
tran clara  
bres supe  
En Cor  
del Gneis  
na cuenta  
cruceros  
Llega e  
tornas se  
30,5 del  
echan á  
alemanes  
Es inú  
heroísmo  
llón britá  
en el seg  
pero el q  
fondo de  
juicios d  
Y esta  
vía más  
de 38 y  
zados m  
eficaz ser  
tes de qu  
Poden  
pañía, ta  
res, va d  
un calib  
mordial,  
nen sufi  
los perfe  
proyecti