DIARIO DE LA MARINA

Periódico Independiente

Año XLIX | Redacción y Administración: Peligros, 3, entlo. dcha.-Tel. 2.931. | *Madrid, Martes 23 de Enero de 1917.* | DOS EDICIONES DIARIAS | Número 14.748

El Estado y la construcción naval

Las perturbaciones determinadas por la guerra, los transportes marítimos y los efectos desastrosos de la campaña submarina han trastornado de manera tan honda el tráfico por mar, que en todas partes se experimenta la necesidad apremiante de regularizar los servicios de navegación.

Pero el tonelaje disponible ha disminuído y la navegación libre está interrumpida. Hace falta construir más barcos, y al mismo tiempo establecer garantías para el tráfico, pues de otro modo será imposible que el comercio marítimo se pueda desenvolver.

La tendencia a fomentar la construcción naval es uniforme; pero se advierte que en todos los países se desea la protección del Estado, ya en forma de primas, ya con subvenciones, ora con obligación de suministrar materiales, o con la de adquirir en tales o cuales proporciones determinado número de barcos.

La nación española tiene muy bien implantadas las industrias auxiliares de la construcción naval, y hubiera dado importantes frutos; pero la supresión de primas a la construcción naval, decretada algo intempestivamente, ha detenido esos esfuerzos, que será muy difícil vuelvan a encauzarse, porque las iniciativas en este orden de regeneración industrial necesitan muy poco para detener sus primitivos impulsos.

El Estado, aun cuando parece dispuesto a proteger la construcción naval, no acaba por decidirse a hacerlo.

Sus buenos propósitos en este sentido están consignados en multitud de documentos de más o menos importancia burocrática; pero esa protección no conluye de ser efectiva, pues ni aun en la forma indirecta de exención de impuestos o supresión de derechos de Aduana se determina en ningún sentido.

La gran perturbación que existe en todos los órdenes de la actividad en las industrias se proclama como excusa para la indiferencia oficial; pero así no se resuelven problemas del más alto interés para el trabajo interno, y la crisis de la construcción de barcos se acentúa en términos que puede temerse un estancamiento definitivo.

Dentro del país existen recursos industriales de gran valía para impulsar la construcción naval, y por lo mismo que ahora por las derivaciones de la guerra no hay facilidad para la introducción de ciertos materiales y mecanismos que la completan, sería el momento de fomentar con mayor interés las energías propias para suplir esos elementos y sacudir, si no definitivamente, al menos en la medida de lo posible, la tutela extranjera en tan importante orden de nuestra reconstitución industrial.

Pero siempre el papel protector del Estado podría y debería manifestarse no con promesas, sino con realidades, pues muchas veces la acción oficial basta para animar a las iniciativas privadas; pero si el trabajo nacional se persuade de que el Estado pierde su tiempo en regateos y en lirismos burocráticos, entrará la desconfianza, y el daño que esto acarree será irremediable.

A costa de mucha tenacidad y grandes esfuerzos y sacrificios, se logró implantar en nuestro país la construcción naval, que resuelve múltiples problemas de orden interior; y sería lamentable que por falta de seriedad, por desconocimiento de la función industrial o por deficiencias administrativas y económicas, se malograse una obra que puede ser orgullo en España, como es la de reponer el material flotante de la navegación mercantil, sin esperar a que restablecida la normalidad en los trabajos exóticos pudiera después, en vez de constituir un auxilio efectivo, establecer una competencia deplorable al trabajo nacional.

Ya es hora de que las materias primas que encierra el suelo patrio o prepara la industria del país salgan de la penumbra; y con la protección del Estado, ejercida de un modo o de otro, se consiga transformarlas en factores robustos de la industria nacional, y puesto que la construcción de barcos mercantes es la de más inmediata urgencia hay que remover todos los obtáculos y procurar que surjan por aquí y por allá astilleros, factorías, talleres, fábricas; en una palabra, centros viriles de transformación de las materias primas, convertidos en elaboración de aparatos y mecanismos que emancipen el trabajo nacional de acudir a los centros productores del extranjero.

Es una lástima que el Estado se haga el sordo a esos clamores y no recoja los entusiasmos de la industria del país, que está deseando definirse para implantar orientaciones que, cual la de la construcción naval, tiene tan noble origen y tan brillantes tradiciones en España, y que a poca costa, con débil esfuerzo, pudieran recobrar su antiguo esplendor y dar al esfuerzo nacional grandes prestigios al par que incalculables provechos, que de otro modo serán perdidos y seguramente malogrados, en beneficio de los capitales e iniciativas extranjeras, acostumbrados a desarrollarse en España a costa del impulso y del desenvolvimiento de trabajo nacional.

INFORMACION DE MARINA

Resoluciones de personal.

Destinos.—Se nombra ayudante mayor del arsenal de El Ferrol, con carácter de interino, al capitán de corbeta D. Adolfo Suanzes

Idem jefe de clínica del Hospital de Marina del apostadero de Cartagena, interinamente, al médico mayor D. Bruno Crespo Aparicio.

Se nombra segundo jefe del Estado Mayor del apostadero de El Ferrol al capitán de fragata D. Eloy Montero.

Se asigna a la Comisión inspectora del arsenal de El Ferrol al capitán de fragata D. Angel González Ollo, para embarcar en su día de segundo comandante del acorazado «Jaime I».

Se destina a la provincia marítima de Mallorca al segundo contramaestre de puerto Jesús Navarro y Navarro.

Recompensas.—Se concede mención honorífica a los comandantes de los contratorpederos «Bustamante», «Terror» y «Villamil», capitanes de corbeta D. Francisco Javier de Enrile, D. Enrique Marra-López y D. Juan Cervera, respectivamente.

Licencias.—Se conceden dos meses por enfermo al médico mayor D. Venancio Ramón Almazán.

LOS GIGANTES DEL MAR

Para los efectos de la victoria naval requieren hoy los buques de combate condiciones superiorísimas, que sólo se alcanzan a costa de sacrificios enormes que puede malograr inopinadamente el torpedo enemigo o la mina submarina. ¿Cómo evitar esos graves inconvenientes?

Al arte de la construcción naval no se le puede pedir la solución, porque el torpedo no respeta espesores de acorazamiento ni la mina submarina contiene sus estragos ante los más densos tonelajes.

No queda más recurso para prevenir el efecto de esos dos imponentes adversarios del acorazado que no ponerse en el campo de tiro del lanzatorpedo ni en el radio de acción de una mina, y para ello no hay otro procedimiento que la más atenta vigilancia.

Los exploradores, avisos y *scouts* han sido ideados precisamente para llenar esa difícil misión; pero teniendo extraordinaria importancia estratégica, se les olvida, quizás, más de lo prudentemente aconsejado por las enseñanzas de la guerra naval.

Esta dice que el coloso armado de los mares tiene que supeditarse a las circunstancias, que influyen de un modo directo para neutralizar su magno poder ofensivo-defensivo, porque es natural que su enorme coraza y su extraordinario desplazamiento sean el objetivo de los ataques enemigos.

Los grandes acorazados modernos, que deciden los combates, no deben ir sin abundante escolta, en todas sus orientaciones de rumbo, de buques de exploración, incluso sumergibles de escuadra que inspeccionen bajo la superficie en idéntica forma a la vigilancia de los *scouts* a flote.

Los cañones modernos de los gigantes acorazados son de un alcance pasmoso, que les permite destruir al enemigo que les disputa la supremacía del mar, a distancias enormes que hacen desde luego estéril la agresión del torpedo y de la mina submarina, cuyo alcance y volumen de fuego son escasos.

Todo hace creer que la máxima potencia naval está en la máxima dimensión de las grandes unidades tácticas, y que las flotas de combate, organizadas con esos objetivos de superioridad indiscutible, han de tener su dotación de escolta, por encima y por debajo de la superficie, en proporciones realmente próvidas

Ese aditamento de destroyers exploradores, *scouts*, torpederos y avisos de todas clases y condiciones deben formar una periferia de salvaguardia para las grandes unidades armadas, por lo menos, del doble más la mitad del radio considerado desde el núcleo de los acorazados.

Su Majestad el Rey

La festividad del día ha puesto hoy una vez más de relieve la cordial adhesión del pueblo español a su augusto Soberano y la perfecta identificación que existe entre el Rey y los españoles todos.

Concluyente, irrebatible demostración de este aserto, nos la ha dado el con su sencillez grandioso acto de la entrega por los alcaldes de las capitales, en representación de los de toda España, de los álbumes en que millares de firmas patentizan la leal adhesión del pueblo español al Trono y a la augusta persona de D. Alfonso XIII.

Los constantes desvelos de nuestro Soberano por la prosperidad y el bien de su Patria, sus piadosos sentimientos frecuentemente evidenciados, su labor nobilísima y abrumadora en favor de las víctimas de la guerra, le han rodeado merecidamente de la admiración y del cariño de todos sus súbditos y del respeto universal.

Diario de la Marina se complace en elevar en este día hasta las gradas del Trono el respetuoso testimonio de su fervorosa adhesión

PERDIDO EN EL MAR

El velero "San José,,

Recientemente fondeó en el puerto de Sevilla, después de noventa y tres días de navegación, el velero «San José», de 750 toneladas, propiedad de la Casa armadora de Barcelona Hijos de José Tallá.

De los noventa y tres días empleados en la travesía, la mayor parte de ellos navegó bajo la acción de temporales durísimos, estando a punto de zozobrar en varias ocasiones.

El «San José» salió de Jackrouville (Estados Unidos) el día 14 de Octubre, con cargamento de maderas de varias clases, algunas de las preciadas en el mercado por su rareza.

El día 18, a las seis de la tarde, les sorprendió Sudeste, cambiándose después en Sur y Sudoeste.

La mar era gruesísima, corriendo la embarcación gran peligro.

Tan impetuoso era el oleaje y a tal extremo llegó la situación, que hubo necesidad de arrojar al agua la parte de carga que iba depositada sobre cubierta.

En el mes de Noviembre se recrudeció el temporal.

Un golpe de mar, que entró por la popa, desfondó la mampara de la cámara, penetrando en ésta con tal violencia que causó grandes destrozos en el maderamen de los camarotes.

La tripulación trabajaba con las bombas de achicar, para desalojarla; pero las olas invadían de nuevo dichos departamentos.

Con gran trabajo se consiguió reparar provisionalmente los daños causados, continuando la navegación.

Aparte de los trabajos y penalidades impuestas por la dureza del tiempo, hay que pensar que las provisiones, dada la larga duración de la travesía, iban disminuyendo, llegando a alimentarse los tripulantes del «San José» con galletas y carne salada durante buen número de días, y otros con galletas solamente.

El capitán del buque se encuentra enfermo de bastante cuidado, a consecuencia de los quebrantos sufridos.

Numeroso público desfila por donde se halla anclado el buque para admirar la curiosa nave, que ha presenciado el heroísmo de estos modernos argonautas.

El mar es grande, los combates navales se libran a distancias de muchos kilómetros; por consiguiente, ese lujo en las proporciones de amplitud en que hoy pueden operar las grandes flotas permite con holgura suficiente esas organizaciones gigantescas para el orden de batalla, y son las únicas que pueden hacer completamente ineficaz la acción ofensiva del torpedo y de la mina del adversario.

Dentro de estas ideas, los arquitectos navales trazan planos para los futuros *superdreadnought*, sobre la base de desplazamientos no inferiores a 40.000 toneladas y corazas superpuestas de espesores extraordinarios; cañones aptos para disparar proyectiles de 457, de un peso no inferior a 1.350 kilogramos, y con una carga de alto explosivo, de 140 kilogramos, superior a la del más moderno torpedo.

Tales son las nuevas orientaciones para las construcciones navales que están, puede decirse, en el horno, y sus resultados tienen que ser tan gigantescos, que forzosamente han de neutralizar en las futuras escuadras de combate el empleo de las armas de ocasión que sólo pueden herir de muerte a los grandes acorazados cuando éstos descuidan las precauciones elementales de su seguridad.

DUELO FRUSTRADO

En uno de los más importantes Círculos de recreo de la corte surgió ayer una cuestión personal entre el comandante de Caballería D. M. M. y el capitán de la Escala de reserva D. T. T.

La Policía, enterada del asunto, visitó a los citados señores para pedirles palabra de honor de que no habían de llegar al desafío, que se decía ya concertado y que había de celebrarse en el Frontón Madrid.

Como ninguno de los dos caballero en cuestión accediera a las demandas de la Policía, ésta dió cuenta del proyectado duelo a las autoridades militares, quienes han ordenado de oficio a los dos contendientes que no salgan de sus respectivos domicilios sin previo mandato da la superioridad.

ETICA INTERNACIONAL

LA PROTECCION A LOS DEBILES

El Gobierno inglés, cuyas flotas de guerra y de comercio eran la envidia del mundo entero, carece de barcos para las perentorias necesidades de la campaña por diversos motivos que sería prolijo examinar.

En tal conflicto, y no queriendo desprenderse de naves para el servicio de la expedición a Oriente, ya que le son precisas en su propia casa, invoca el *salus populi* y se decide a cogerlas donde las hay, aunque ofrece pagar una indemnización de 30 chelines mensuales por tonelada a los propietarios de las mismas.

Para el caso de que los navieros en cuestión no acepten ya tiene preparada una respuesta oportunísima: se incautará de dichos barcos y la tasa a pagar será más pequeña.

Y ya pueden los armadores de Grecia ir pidiendo lo que quieran, que a todo atenderá su cariñosa y ecuánime protectora; porque esto, caro lector, ocurre en el bello país de Pericles, no en el puerto de Nueva York, donde se alza la estatua de la Libertad alumbrando a los mortales.

*

No vamos a entrar en discusiones sobre la justicia de esta medida. Coger lo que no le pertenece a uno, requisar la propiedad individual para un servicio colectivo es un derecho que todas las leyes reconocen a los gobernantes en sus relaciones con los súbditos del país propio; pero hacer extensivos esa teoría y esos procedimientos a los ciudadanos de otra nación, es un sistema protector que recuerda la conducta del paje de Don Juan, en la hermosa ópera de Mozart.

¡Infeliz Grecia e infelices todos los pueblos que por sus escasos recursos y por sus imprevisiones no pueden defender su elemental derecho a la vida!

*

La imparcialidad que siempre procuramos conservar en nuestros juicios nos obliga a reconocer que no es la Gran Bretaña la única que abusa de su poderío para resolver sus problemas, cueste lo que cueste.

La Historia está llena de casos semejantes, y fuera injusto tirar piedras a quien no ha hecho nada nuevo ni que otros dejarían de hacer si las circunstancias les obligasen a ello y se viesen con elemenots para imponer su voluntad de un modo ineludible.

Nuestra diatriba va directamente contra los ilusos que aun quieren hablarnos de ética en las relaciones internacionales y sueñan con una nueva Arcadia para cuando se acabe esta guerra y sea destruído el militarismo alemán.

Si así ocurriese, sufriríamos el *navalismo* inglés, y si no, el de los Estados Unidos, que no sería más dulce, como sabemos por triste experiencia.

Tal vez los hombres del siglo XXI tendrán que luchar contra el peligro amarillo, si China y el Japón se unen y progresan, haciéndose dueños de Asia, con Siberia y el Indostán inclusive.

Siempre será preciso vivir con la carabina preparada, y el que explote una finca o una industria será un imprevisor si no coloca en ella guardas para que no venga un atrevido a llevarse el fruto de su trabajo.

Este pavoroso problema se resuelve en la vida interna con los Tribunales de justicia, apoyados en la Guardia civil, gendarmería o instituciones similares. En la exterior, se concibe la existencia del Tribunal que emita fallos justos; pero no se vislumbra el elemento de fuerza para hacerlos firmes y valederos.

Hay que ser tan fuertes como sea posible, para lograr que el provecho de un atropello no compense el daño que se sufriría al rechazarlo aquel a quien se tenía por débil.

El ferrocarril Ferrol-Gijón

Acuerdos de la Junta.

El Ferrol, 23.—La Junta permanente encargada de gestionar el ferrocarril Ferrol Gijón, acordó en pleno adoptar graves medidas, si el Gobierno no atendiese las conclusiones que se formulen en los mítines que han de celebrarse el día 28 en las poblaciones de Asturias y Galicia, interesadas en el ferrocarril mencionado.

Entre los acuerdos tomados figura el de que los pueblos de ambas regiones, con sus respectivos Municipios a la cabeza, paralicen todo servicio de relación con la provincia o el Estado, dimitiendo los alcaldes y jueces municipales, y yendo al paro general y a la resistencia pasiva para el pago de los tributos.

EN EL CONTINENTE

La guerra europea

La invasión de Rumanía

Combates de vanguardia.

Berlín, 23.—Frente del ejército del archiduque José. En los Cárpatos orientales se libraron en varios puntos combates de vanguardia, los cuales tuvieron buen éxito para nuestras armas. Al Norte del valle de Oytoz hubo a ratos intensa actividad entre ambas artillerías.

Frente del ejército del mariscal von Mackensen.—Al Oeste de Pancin una compañía enemiga atacó nuestras posiciones atrincheradas a orillas del Pugna. El enemigo fué rechazado.

Las operaciones en Francia

Ataques rechazados.—Lucha de artillería.

París, 22.—En la orilla derecha del Mosa, después de violento bombardeo, los alemanes atacaron al atardecer nuestras trincheras al Norte del bosque de Courrieres. Sus dos ataques fueron rechazados por nuestro fuego de artillería y ametralladoras, permaneciendo intacta nuestra línea.

Durante la noche hubo lucha de artillería bastante intensa en la cota de Poivre.

En Lorena y Alsacia combates de patrullas.

Noche tranquila en el resto del frente.

«Raid» de trincheras.—Actividad de la artillería.

Londres, 23.—Esta mañana llevamos a cabo con éxito un «raid» contra las trincheras enemigas al Sudeste de Loos.

Fueron bombardeados con granadas de mano y destruidos refugios subterráneos llenos de alemanes, infligiéndoles numerosas bajas, con pocas pérdidas para nosotros.

Se hicieron algunos prisioneros.

Anoche penetramos también en las líneas enemigas al Norte de la Neuve Chapelle.

La artillería enemiga se ha mostrado activa a intervalos durante el día cerca de Rancourt, Haucourt y Serre, así como en el sector de Ypres.

Por nuestra parte bombardeamos eficazmente las posiciones enemigas en el bosque de Saint Pierre Waast y cerca de Goncourt, Arras y Armentieres.

Ataque rechazado.—«Raid» de trincheras.

Berlín, 23.—En Lens rechazamos, por medio de un combate con granadas de mano, un ligero ataque inglés.

En Bezonvaux y al Este de Pont a Mousson algunas secciones exploradoras trajeron, a raíz de leves avances en la posición enemiga, a varios franceses prisioneros y una ametralladora.

Las operaciones en Rusia

Ataques rechazados.

Berlín, 23.—Frente del ejército del príncipe Leopoldo de Baviera.—Al Oeste de Friedrichstadt rechazamos varios destacamentos de cazadores rusos, que atacaron de noche nuestras posiciones.

Frente del ejército del archiduque José.—En los Cárpatos orientales se libraron en varios puntos combates de vanguardia, los cuales tuvieron buen éxito para nuestras armas.

Al Norte del valle de Oituz hubo a ratos intensa actividad entre ambas artillerías.

Ataques rechazados.—Avión derribado.—Barcos torpedeados.

Petrogrado, 23.—Rechazamos varios ataques al Sur de Dareva, en las regiones de Kovel y de Svidniki.

Un piloto francés ha derribado un avión enemigo en la región de Brjezani.

Detuvimos la ofensiva enemiga en el valle del Oituz.

Mar Negro.—Un submarino ruso hundió en el Bósforo a un vapor y nueve veleros turcos

Grecia y los aliados

El Ejército de Venizelos.

Londres, 22.—De La Canea dicen que el Gobierno de Salónica ha dado orden de llamar a filas a todos los hombres de Creta nacidos en 1884 y 1885, que deberán presentarse a fines de esta semana.

En breve serán llamados todos los reclutas que hubieran recibido instrucción militar.

El principio del fin.

Londres, 22.—De Atenas dicen al *Times* que anteayer empezó la quincena concedida al ejército griego para trasladarse al Peloponeso.

En el Norte del istmo de Corinto sólo quedaron 3.000 soldados griegos.

En esta semana deberá quedar evacuado de artillería el Norte del istmo.

El Gobierno real continúa el transporte de tropas con igual actividad, y da prueba de la mejor voluntad para la disolución de Ligas de reservistas.

Es, pues, de esperar se levante el bloqueo tan pronto regresen a Atenas los ministros aliados, dentro de una semana.

Al margen de la guerra

Un juicio de «Le Temps» sobre la crisis rusa.

París, 23.—Con motivo de los recientes cambios ministeriales ocurridos en Rusia, dice *Le Temps:*

«Las advertencias que hacíamos respecto a la situación de Rusia encuentran una confirmación plena en el rescripto imperial publicado esta mañana. Sea que esa manifestación haya sido espontánea o sea que el Zar ha querido subrayar la impresión producida por los recientes cambios ministeriales, es lo cierto que las orientaciones que da al nuevo presidente del Consejo son de una claridad perfecta y justifican la confianza que hemos expresado sobre su clarividencia y su resolución.»

La quinta de 1919 en Austria.

París, 23.—Telegrafían de Zurich que han sido llamados a revisión los individuos de la quinta austriaca de 1919 para principios del próximo mes de Febrero.

La incorporación a filas de los nuevos reclutas se verificará en el mismo mes.

Protesta del Gobierno federal por la prohibición de las importaciones.

París, 23.—Dicen de Berna que todos los periódicos siguen comentando en términos duros el golpe asestado a Suiza con la medida del Gobierno alemán prohibiendo todas las importaciones

Por tal disposición, toda la industria se verá afectada de tal modo, que hasta los periódicos germanosuizos se lamentan del hecho y se atreven a hacer notar que Alemania había prometido por escrito no dificultar el tráfico entre ambos países con ninguna clase de prohibiciones de importaciones o de exportaciones.

El Gobierno federal ha protestado oficialmente ante el alemán; pero no se esperan grandes resultados de esta protesta.

MINAS Y SUBMARINOS

LA GUERRA EN EL MAR

El torpedeamiento del «Valle».—Relato del capitán.—Penalidades de los náufragos.

Bilbao, 23.—Ha llegado la tripulación del vapor «Valle» que fué hundido el jueves por un submarino

El capitán, D. José Palacio, hizo en la casa armadora el siguiente relato del torpedeamiento:

A las cuatro de la tarde, hallándose el «Valle» a 70 millas de Ouessant, apareció un submarino, que disparando dos cañonazos obligó al buque a detenerse.

El primer oficial del «Valle» se trasladó entonces en un bote, llevando consigo la documentación del barco, a bordo del submarino; pero no le fué permitido pasar a éste, recogiendo solamente la referida documentación para examinarla.

Enterado que fué el comandante del sumergible de que el vapor español llevaba en su carga 3.380 toneladas de mineral con destino a un puerto inglés, se apresuró a anunciarle al oficial de referencia que iba a torpedear el barco, y que, por tanto, se diera prisa la tripulación a ponerse en salvo en sus botes.

El capitán del «Valle» rogó entonces al comandante que aplazase el torpedeamiento hasta el siguiente día, con el fin de ofrecer más seguridad el salvamento de la tripulación, o, en caso contrario, que el submarino diese remolque a los botes hasta llegar a tierra, o cuando menos, que permitiese a los antedichos botes seguir al costado del sumergible hasta que amaneciera el día.

El comandante negóse de modo rotundo a tales demandas, concediendo sólo diez minutos para proceder al salvamento, dando orden, seguidamente, a dos alemanes para que se trasladasen al «Valle» en unos botes y colocaran en él varias bombas explosivas, orden que fué interpretada rápidamente, apoderándose aquellos marinos alemanes de la bandera del «Valle», que se llevaron consigo y entregaron al comandante del submarino.

El vapor español se hundió en muy pocos minutos, quedando los náufragos en los botes, expuestos a las olas durante toda la noche, que fué para éstos de muchas penalidades, hasta que lograron encontrar a un pesquero francés que les dió remolque hasta cerca de Brees, donde fueron recogidos por un torpedero francés que les llevó a desembarcar a este puerto, en el que fueron muy atendidos por el cónsul español.

El capitán del «Valle» ratificó más tarde el relato que acabamos de exponer en la Comandancia de Marina, donde hizo consignar su protesta ante dicho torpedeamiento.

Otros torpedeamientos.

Londres, 22.—El Lloyd comunica que el vapor japonés «Kisagatamaru» y el vapor pesquero inglés «Cetus», han sido torpedeados, y que se teme haya corrido la misma suerte el vapor inglés «Baronsempill».

Llegada de náufragos.—Bote automóvil abandonado.

El Ferrol, 23.—Han llegado los náufragos de una goleta francesa hundida frente a Estaca de Bares por un submarino alemán.

Cerca del cabo Prior los pescadores han encontrado abandonado un bote automóvil con esta inscripción: «14 M. O. N.» Lo han entregado en la Comandancia de Marina de este puerto.

Más buques torpedeados.

Berlín, 23.—Han sido hundidos los siguientes vapores:

El «Asp» (1.759 toneladas), el «City Oftampico» (1.538) y el «Marietta di Giorgio» (988), noruegos; el «Nellsen Court» (3.295), inglés, y los franceses «Liberté» (166), «Emerande» y «Fécamp».

CONFLICTOS OBREROS

Huelga general en Zaragoza

Numerosos incidentes.—Intervención de la fuerza pública.—No se publican periódicos.

Zaragoza, 23.—A pesar de las acertadas precauciones adoptadas por las autoridades, la huelga general ocasionó ayer graves incidentes.

Un grupo compuesto de unos 70 huelguistas recorrió la calle de Don Jaime, haciendo cerrar los comercios. Rompió el cristal de una confitería.

La Guardia civil dió una carga, dispersando a los manifestantes.

Otro grupo rompió un cristal en el café de París. La Benemérita dió varias cargas en el Coso y en la plaza de la Constitución.

En la calle de Alfonso XII unos grupos rompieron los cristales de un comercio, y la Benemérita detuvo a cinco de los más exaltados y a otro que insultó a la fuerza pública.

En varias fábricas no estaba acordado el paro; en algunas de ellas no se atrevieron a trabajar y en otras se pidieron fuerzas a las autoridades ante el temor de que ejercieran violencia los huelguistas.

Aparte de las medidas tomadas por las autoridades, el regimiento de Caballería de Castillejos dió un paseo militar por la población, y el gobernador civil llamó a una Comisión de la huelga, manifestándole que la haría responsable del apedreo de comercios y cualquier violencia que se cometiera.

En los talleres y fábricas donde se trabajó se adoptaron grandes precauciones.

Los periódicos no han podido publicarse.

Ha sido detenido el anarquista Nicasio Domingo.

Los detenidos por alboroto pasaron a disposición del Juzgado de instrucción. Una Comisión visitó al gobernador para interesarle su libertad, y el gobernador contestó que ya no era esto de su competencia.

Por la tarde se redobló la vigilancia a la salida de las fábricas donde se trabajó, y se registraron algunos alborotos y cargas en el paseo de la Independencia.

Incendio de la fábrica de Escoriaza.

Anoche se inició un incendio en la fábrica de vagones de lujo de Escoriaza.

Los soldados que se hallaban de vigilancia en los alrededores de la fábrica hicieron varias descargas para llamar la atención y que acudiera el servicio de incendios.

Rápidamente las personas que se hallaban en el local hicieron uso de los extintores de incendio en ella existentes, con lo que se logró que éste no tomase gran incremento en el almacén en que se había iniciado.

Cuando llegaron los bomberos, entre éstos y los soldados que estaban de vigilancia lograron extinguir el fuego.

Se supone el incendio fué producido desde fuera, arrojando alguna materia inflamable por una ventana en el depósito de la estopa.

Y esto se sospecha porque el dueño de la fábrica, D. Manuel Escoriaza, recibió un anónimo, en el que se le amenazaba con quemar el edificio.

En cuanto tuvieron noticia del incendio se presentaron en el lugar del suceso el capitán general y otras autoridades.

Dos sujetos, a los que se vió correr inmediatamente de iniciarse el fuego, fueron detenidos.

Otra huelga en Valencia.

Valencia, 23.—El alcalde de Alcira ha telegrafiado al gobernador que mañana se declararán en huelga 9.000 mujeres de las que se dedican a preparar las cajas para la naranja de embarque si los patronos no acceden a aumentarles un real en el jornal y concederles la jornada de ocho horas.

Como parece que estas obreras cuentan con el ofrecimiento de los obreros constructores de las cajas de secundarias en el paro, el alcalde teme que se altere el orden público.

El gobernador está constantemente al habla con el alcalde.

Se dijo que los obreros panaderos de Valencia han anunciado a los patronos que si en el plazo de ocho días no se fabrica el pan en forma de rollos, se declararán en huelga; pero la Comisión de la huelga lo ha desmentido.

A pesar de las gestiones del gobernador, no ha podido ser resuelta la huelga de metalúrgicos.

Los talleres y las fábricas están custodiadas por la fuerza pública.

También se han declarado en huelga los oficiales plateros, que piden sean despedidas las mujeres encargadas del lavado de joyas. Los patronos dicen que emplean a las mujeres porque los hombres se niegan a hacer este trabajo.

LABOR SOCIAL

EN FAVOR DE LOS PESCADORES

(CONTINUACIÓN)

Otra razón muy poderosa que se suma a las anteriores para recomendar y fundamentar el que se fomente y facilite la adquisición por los pescadores de embarcaciones provistas de motores, es la de evitar o disminuir, por lo menos, las numerosas desgracias que ocurren con tanta frecuencia entre estos humildes obreros del mar, las cuales son producidas, en su inmensa mayoría, por las embarcaciones de vela.

Y triste es decirlo, pero es la verdad: los motores de explosión, cuyo uso va poco a poco generalizándose, se habrían aplicado ya en el Norte a la mayoría de las embarcaciones pesqueras si no fuera por el alto precio que alcanza la gasolina que emplean, debido a los enormes impuestos que sobre ella pesan.

¿No podrían desgravarse algo estas substancias, siempre que se dedicaran a fines tan necesarios como estos de asegurar la existencia de tantos obreros?

Otras consideraciones de grandísima trascendencia para la vida económica del pescador refuerzan las anteriormente expuestas en favor del uso de embarcaciones con motor para el ejercicio de la pesca; tales son el poder usar redes y métodos de pesca más intensivos por disponer para su ejercicio de la fuerza del motor; la rapidez para llevar al mercado el pescado capturado y poder escoger de aquellos el más remunerador, y por último—y esto aun cuando no tenga importancia bajo el punto de vista económico, lo tiene bajo el humanitario—, la supresión del fatigoso trabajo que significa el mover a remo las embarcaciones, operación que aun en los veleros tienen que realizar sus tripulantes en gran número de ocasiones.

De las tres razones anteriormente expuestas las dos primeras son la principal causa de los frecuentes conflictos que se suscitan en todo nuestro litoral, aunque, como es lógico, con más graves caracteres en donde son más importantes y numerosos los intereses pesqueros entre los pescadores y las Compañías pesqueras y en general entre pescadores ricos y pobres, cuestiones que van de día en día adquiriendo peor cariz, haciéndose precisa, en evitación de las tristes consecuencias que acarrearía su fatal agravación, la pronta y meditada intervención del Estado para la acertada y justa resolución del problema que entraña.

Expuestos quedan a grandes rasgos los importantes objetivos cuya resolución persigue el Sr. Saralegui con la aplicación del proyecto de «Construcción y mejora de embarcaciones baratas», en cuya confección ha servido de norma y guía el reglamento vigente de «Construcción de casas baratas», ley que viene practicándose, hace años, con inmejorables resultados.

•

Se llaman «embarcaciones baratas» en este proyecto las de determinadas condiciones de tonelaje, motor, etc.—comprendiendo también los artes de pesca para su uso—, que sean vendidas o arrendadas a pescadores pobres, reunidos, a ser posible, por tripulaciones completas, en las condiciones y forma de pago que el reglamento determinará, que será sobre la base de que el pago se verifique a plazos, y siempre que sea factible, de la cuantía de un tanto por ciento determinado del valor que alcance la venta de los productos de la pesca que con dichas embarcaciones se extraiga.

Las condiciones a que se han de sujetar estas embarcaciones y sus artes, que en líneas generales determinará el reglamento, dejando se concreten por las respectivas Juntas locales, estarán orientadas a conseguir que unas y otros sean modernos e intensivos, en relación con las condiciones y costumbres de cada puerto.

Dichas Juntas, que podrán constituirse en cualquier localidad costera, previa solicitud, dirigida al Gobierno por alguna entidad oficial o popular marítima, estarán integradas por profesionales de navegación, pesca, construcción naval y cuestiones sociales, siendo su cometido vigilar y hacer cumplir el reglamento, especialmente en las partes relativas a las condiciones que se exijan a las embarcaciones y artes, vendidas o arrendadas; a la forma en que deban de efectuarse dichas transacciones y a estimular y ayudar a las referidas construcciones y ventas, y a la mejora de las embarcaciones y artes de pesca existentes.

A estas últimas finalidades se atiende en el proyecto que nos ocupa; autorizando a los Bancos Hipotecarios y Agrícolas, Cajas de Ahorro y Montes de Piedad, a destinar una parte de sus capitales a favorecer las mencionadas obras, por medio de préstamos hipotecarios, a los particulares o entidades constituídas con tal fin.

Vamos ahora a poner un ejemplo práctico, del que podamos fácilmente deducir los resultados que se obtendrían de la aplicación de este proyecto.

Reunidos 100 pescadores, divididos en 9 tripulaciones, acuerdan solicitar un préstamo de 159.750 pesetas de una de las entidades comprendidas en la ley, para emplearlo en la construcción o compra de las embarcaciones y efectos siguientes:

Para cada tripulación.

	PESETAS
Un vaporcito de 9,6 toneladas de desplazamiento, 13,4 metros de eslora, 2,9 metros de manga, 1,27 metros de puntal y 12 caballos de fuerza.	12.500
Dos traiñas para la pesca de manjúa.	3.500
Diez redes para jeito.	1.250
Enseres para a bordo.	500
Total por tripulación. . .	17.750

Que multiplicado por el número de tripulaciones (9), nos da la cantidad prestada: pesetas 159.750.

Todos los precios consignados son los actuales y para embarcaciones adquiridas aisladamente, que encargadas en conjunto es de suponer se obtendrían más baratas, y mucho más aún pasadas las especiales condiciones en que la guerra coloca actualmente a la construcción naval.

La entidad prestataria haría, como garantía del préstamo facilitado, la hipoteca de las embarcaciones en la Ayudantía de Marina correspondiente, operación que sería completamente gratuita, y, además, aseguraría aquéllas en el Instituto Nacional de Previsión contra el riesgo de naufragio, cuya corta prima cargaría a las respectivas tripulaciones. Además, dicha entidad recibiría de la Junta, para la «construcción y mejora de embarcaciones baratas», los intereses anuales del capital prestado el primer año, y los de las entidades que vayan quedando sin saldar en años sucesivos, después de pagados sus plazos correspondientes.

Veamos cómo se irían desarrollando estas operaciones:

Primer año.

	PESETAS
Ingreso medio de un vapor. . . .	14.500
Gasto » » »	6.500
Ganancia » » »	8.000
Repartiendo entre los tripulantes. . .	5.000
Queda para amortizar el préstamo.	3.000
Préstamo.	17.750
Deuda que queda el segundo año.	14.750

La cantidad que hemos presupuestado para repartir entre la tripulación es, como vamos a ver, sensiblemente igual a la que actualmente perciben como pago de sus trabajos, lo que hace resaltar las ventajas que para los obreros pescadores ofrece este proyecto, que les permite el hacerse dueños de embarcaciones y artes de pesca modernos, sin exigirles ningún sacrificio.

(Continuará.)

La Cruz Roja Española

Aunque desde los principios de la actual conflagración viene la Cruz Roja Española actuando sin descanso en todos los trabajos de su especial humanitario cometido, puede asegurarse que la intensificación de su actividad comienza en Junio de 1916.

He aquí un resumen numérico de su labor hasta el 31 de Diciembre último:

Cartas recibidas del extranjero para distribuir en España, 1.699; cartas recibidas de distintas localidades de España y enviadas al extranjero, 3.332; cartas de particulares solicitando donativos, informes, transmisión de encargos y de correspondencia, etc., 351; comunicaciones del ministerio de Estado, Consulados y Comités extranjeros, 41; cartas y circulares del Comité Internacional, de Ginebra, 79; cartas de la Oficina Internacional de la Paz de Berna (en su mayoría acompañando paquetes), 55; paquetes enviados al extranjero conteniendo libros, ropas, comestibles y otros efectos, 35; informaciones sobre prisioneros y desaparecidos, 135; giros hechos, 19; expedientes y legajos, 101; fichas personales, 1.502

Todos los servicios se prestan gratuitamente.

Huelga solucionada

Murcia, 23.—Después de una conferencia celebrada en Portman entre los patronos de la Mancomunidad y el secretario de la Unión General de Trabajadores, Vicente Barrio, árbitro de la huelga de curtidores, se celebrará una nueva reunion, para convenir las bases de arreglo.

CINEMATOGRAFO

Marca Imperator d'Ernemam nuevo, completo para proyecciones en teatros, se vende. Tiene objetivo Imperator, banco de hierro, linterna, motor, arco, resistencia regulable, embobinador y dispositivo para proyecciones fijas.—Razón: Peligros, 3, Sr. Montilla.

El santo del Rey

MERCEDES REGIAS

Damas nobles de la Real Orden de la Reina María Luisa.

Con motivo del santo de S. M. el Rey han sido nombradas damas de la Real Orden de la Reina María Luisa:

Doña Concepción Fernández Durán y Caballero, marquesa de Castelar; doña María de los Dolores Valler y García Alesson, marquesa de Malferit; doña Ana Osma y Zavala, condesa viuda de Casa-Valencia; doña María Luisa López y Nieulant, marquesa de Albaserrada; doña Josefa Abella y Fuertes, marquesa de Borja; doña Ramona López de Ayala y del Hierro, marquesa viuda de Loza; doña Matilde Alvarez y Moya, marquesa viuda de Valdecañas; doña María de los Dolores Chávarri y Salazar, marquesa viuda de Casa-Torres; doña Matilde Ulloa y Calderón, vizcondesa de Roda; doña Carmen Amar de la Torre, marquesa viuda de Casa-Arnao; doña Mercedes Bosch de Codorníu y doña Petronila Pombo de Campo.

Albumes de adhesión.

Los álbumes que serán entregados a Su Majestad el Rey por los alcaldes de las capitales en representación de todos los de España, son dos por cada provincia.

En la tapa de uno se lee:

«Homenaje a S. M. el Rey. El pueblo español pide la cruz de Beneficencia para su Rey.»

En el otro van las salutaciones de los Ayuntamientos a S. M., elogiando la labor admirable del Soberano con los beligerantes para enjugar lágrimas y mitigar dolores.

Todos ostentan en las tapas dedicatorias al Monarca en caracteres dorados.

Al lado de la firma de cada alcalde va el sello del Ayuntamiento.

Banquete de gala.

Para solemnizar el santo de S. M. el Rey, esta noche se celebrará en Palacio banquete de gala.

NOTAS POLITICAS

En el expreso de Andalucía regresó a Madrid S. M. el Rey, a quien recibieron en la estación todos los ministros, las autoridades, altos palatinos y numerosos senadores y diputados.

El Rey después dijo al conde de Romanones que fuese en seguida a despachar con él, como así lo hizo.

Después recibió en su domicilio a los periodistas, a quienes dijo que le había producido mucha gracia lo que ayer se telegrafió a provincias diciendo que al regresar a Madrid traía muy mala cara por estar latente la crisis.

Con este motivo tuvo el presidente algunas frases humoristas que los periodistas interpretaron como negativa a los rumores de crisis que circulaban estos días.

*

Anunció el presidente que esta tarde, a las cuatro y media, se celebrará en la Presidencia Consejo de ministros.

*

Hoy ha firmado S. M. el Rey el decreto nombrando director general de Administración local a D. Luis Belaunde, que ya lo fué en otra ocasión.

Decíanos el jefe del Gobierno que este nombramiento no había sido discutido por los ministros, sino aceptado desde el primer momento; lo que ocurrió es que no estando el Rey en Madrid había que esperar al regreso del Monarca.

*

El conde de Romanones nos dijo también que llegaba de Palacio, donde se había celebrado el solemne acto de ser recibidos por el Rey los alcaldes que, en representación de todos los de España, han venido a ofrecer a Su Majestad su homenaje y rogarle que acepte las insignias de la Orden de Beneficencia.

El acto resultó muy interesante, no sólo por el hecho en sí, sino por los discursos cambiados entre el Rey y el alcalde de Madrid en nombre de todos los demás.

S. M. ha invitado a comer a los alcaldes mañana en Palacio, a la una de la tarde.

Por su parte el conde de Romanones les recibirá en la Presidencia mañana, a las doce.

*

Por último, díjonos el presidente que el Rey ha firmado esta mañana cuatro indultos de pena de muerte. No nos dijo los nombres de los favorecidos.

En Gobernación.

Esta mañana, como de costumbre, recibió a los periodistas el Sr. Ruiz Jiménez, quien después de dar cuenta de la llegada del Rey, dijo que de la huelga y sucesos de Zaragoza tenía las mismas noticias que publica la Prensa de la mañana. El gobernador de aquella provincia no había vuelto a telegrafiar al ministro, por lo cual suponía éste que la huelga se desenvolvía con normalidad.

También había leído el telegrama que anuncia la huelga general en Barcelona.

En cuanto a la actuación del Sr. Morote al frente del Gobierno civil de Barcelona será muy atinada, porque dicho señor tiene condiciones para ello.

Esta mañana recibió un telegrama del señor Morote, diciendo que ya se había puesto al habla con patronos y obreros, y que adoptaba las medidas convenientes para conjurar la huelga o aminorarla por lo menos.

Después de muy atinadas reflexiones acerca de las huelgas y de la creciente desproporción entre los medios de vida y el trabajo, el señor Ruiz Jiménez habló de la ley del contrato de trabajo. Nos dijo que prepara un proyecto de ley reformando la de 1908, que trata de los actos conciliatorios que preceden a la huelga.

Por virtud de esta reforma, se alejará de estos actos a los gobernadores y a los alcaldes, y sólo intervendrán los patronos y obreros, y en último término las Juntas de Reformas Sociales y el Instituto de Reformas Sociales.

Esta reforma está justificada por lo que la práctica ha venido demostrando. Los consejos de conciliación que determina aquella ley serán sustituídos por los consejos de intervención, en los que figurarán tres patronos y otros tantos obreros.

En caso de discrepancia, el Instituto de Reformas Sociales dictará el fallo definitivo.

El proyecto está ya muy adelantado, y en cuanto esté terminado irá a dictamen del Instituto de Reformas, y con este informe será presentado a las Cortes.

MISCELANEA TELEGRAFICA

Vapor italiano embarrancado.

Melilla, 23.—A causa del gran temporal reinante, las olas arrojaron cerca de la playa del Hipódromo el vapor italiano «Mignon», que varó en la arena.

La tripulación continúa a bordo.

Otro accidente marítimo.

Cádiz, 23.—En el bajo del Cochino ha embarrancado la goleta inglesa «Gratie», que se dirigía de Nápoles a Terranova con cargamento de sal.

Se cree perdida. La tripulación se puso en salvo.

Siniestro ferroviario.

Barcelona, 22.—Esta mañana una máquina de maniobras chocó con un tren mixto que estaba detenido en la estación de Pueblo Nuevo.

El encontronazo fué formidable.

Seis vagones quedaron poco menos que destrozados y la máquina con grandes desperfectos.

Dos pasajeros y algunos empleados del tren resultaron heridos.

Llegada de licenciados.

Almería, 23.—A bordo del vapor «Síster» llegaron 663 soldados licenciados del Ejército de Marruecos.

Durante toda la mañana han recorrido la ciudad cantando y tocando guitarras y bandurrias.

En un tren militar han marchado 516 para Alicante y Castellón. Los 147 restantes se quedan en Almería.

Anciana carbonizada.

Huelva, 23.—En la aldea Las Carboneras, término municipal de Aracena, la anciana Ursula González, que vivía sola, se encerró en su casa, echando por dentro la llave de la puerta de entrada.

Extrañados los vecinos de que no abriese la puerta, dieron cuenta a la Guardia civil, y ésta violentó la puerta, encontrando a la anciana carbonizada junto al fogón.

Comisión protectora de la producción nacional

Ayer tarde, a las cuatro y media, se reunió en la Presidencia del Consejo la Comisión protectora de la Producción Nacional.

Presidió el jefe del Gobierno, y asistieron los Sres. Sánchez de Toca, Suárez Inclán, Gil Becerril, Paraíso, Navarrete, Ortuño, Royo Villanova, Sedó, condes de Zubiría y de Caralt, varios generales del Ejército y de la Armada y numerosos representantes de varios Centros oficiales y entidades económicas que pertenecen al citado organismo.

Los señores conde de Romanones, Sánchez de Toca, Sedó, conde de Zubiría y otros señores pronunciaron interesantísimos discursos acerca de la patriótica labor que incumbe a la comisión en relación con la producción nacional, no sólo en los momentos actuales, sino para cuando cese la guerra europea, y que debe encaminarse a vencer las dificultades que se presenten.

Se trató ampliamente de la primera moción que la Comisión presenta al Gobierno, que abarca los siguientes extremos:

Catálogo de productores; Clasificación de industrias y mejoras de su organización, para su coordinación, agrupación y sindicación; Estados de cada clase o grupo de industrias — Sus necesidades más urgentes y manera de atenderlas; Conexión y compenetración que debe existir entre ellas y medios de lograrla; Concurso que todas y cada una deben prestar a la economía nacional y al Estado, ajustado a un programa de reconstitución industrial y expansión económica, especificando lo que corresponde a las industrias mineras, siderúrgicas, metalúrgicas, mecánicas, eléctricas, químicas, agrícolas, forestales y pecuarias.

Y concretando, en primer término, lo que interesa con mayor urgencia a las industrias, en relación con la defensa nacional y con los transportes terrestres y marítimos, y participación que al Estado corresponda en el fomento y utilización de ellas, en el comercio de exportación de sus productos y en los Institutos de Banca y crédito que la producción, la exportación, la reconstitución industrial y la expansión económica nacional requieren.

Se posesionaron de sus cargos los nuevos vocales nombrados; se hizo la designación de los que han de formar las secciones, y se eligió la Comisión permanente.

Se aprobó el reglamento de régimen interior.

La reunión terminó a las siete de la tarde.

CONSEJO SUPERIOR DE EMIGRACION

La sección tercera del Consejo Superior de Emigración se ha reunido para tratar de si constituye infracción reglamentaria el hecho cometido por los consignatarios de Vigo señores Conde, hijos, al publicar un anuncio en que no se hacía constar el nombre del buque, y cuyo hecho motivó que el inspector en aquel puerto denunciase tal proceder.

El representante del ministerio de Estado sostuvo que no había comisión de falta o delito.

Los Sres. Seoane, Satorres y Sánchez expusieron que es obligatorio en todo anuncio el nombre del barco.

El Sr. Raventós sostuvo que en el hecho cometido por los Sres. Conde, hijos, había indicios racionales de criminalidad, motivados porque es la primera vez, durante nueve años que lleva en vigor la ley, que un consignatario omite el nombre del vapor, y el asunto debía pasar a la sección de Justicia.

El Sr. Gibert, representante naviero, sostuvo la misma teoría del representante del ministerio de Estado.

El vocal obrero Sr. Fernández Vila dijo que el acto cometido por los consignatarios señores Conde fué motivado por la prevención natural que los emigrantes tienen para embarcar en buques beligerantes, expuestos a un probable torpedeamiento.

Afirmó que existe la infracción, y que ya es hora de proceder contra dichos consignatarios, que hacen caso omiso de las disposiciones del Consejo.

Se acordó que se forme un expediente para retirar la autorización a los consignatarios.

DE PALACIO

Misa rezada.

Con motivo del santo de S. M. el Rey oyó misa toda la Familia real, incluso los niños, en el Salón de Tapices.

La rezó el capellán de S. M. por las Ordenes militares, Sr. Morales de Setién, bajo la dirección del maestro de ceremonias, Sr. Palmers.

MOORE'S Es la pluma estilográfica mejor hasta hoy conocida. Puede llevarse en el bolsillo en cualquier posición sin temor a que se salga; con pluma de ORO GARANTIZADA.

DEPÓSITO Y VENTA

Martínez de Velasco

PAPELERIA

PELIGROS, 3.-MADRID

Liga Africanista Española

El sábado terminó la Junta general de la Liga Africanista Española, en la que después de reiteradas y unánimes manifestaciones de sentimiento por el carácter irrevocable de la dimisión presentada por su presidente, Sr. Sánchez de Toca, se acordó por aclamación le sustituyese en este cargo el vicepresidente señor marqués de Pilares, que provisionalmente había ya ocupado dicho puesto en ausencias del presidente efectivo y a quien la Junta confirió un amplio voto de confianza para la determinación de la conducta que debe seguir la Liga en lo porvenir en sus relaciones con el Gobierno y la opinión pública.

A continuación se celebró la Junta Central correspondiente al presente mes, en la que se tomaron importantes acuerdos sobre los aprovisionamientos y comunicaciones en Tánger, cuya ejecución debe recabarse del Gobierno de S. M., y se acordó también ampliar a las actuales delegaciones en Africa y a las que en lo sucesivo allí se funden, los beneficios concedidos a la de Tánger en el pago de cuotas.

Compañía Trasatlántica

El vapor «Alfonso XII», de esta Compañía, efectuará un viaje extraordinario, a fines del corriente Enero, para Habana y New York, haciendo las escalas de Bilbao, Santander, Gijón, Coruña y Vigo, admitiendo carga y pasaje para los dos expresados puertos.

Espectáculos para hoy

REAL.—A las nueve, Tosca.

ESPAÑOL.—A las seis, Locura de amor.

PRINCESA. — A las seis de la tarde, La chiquilla.

COMEDIA. — A las diez menos cuarto, El río de oro.

A las cinco, El infierno.

LARA. — A las cinco, Los intereses creados, Pastora Imperio y Zambra gitana.

A las nueve y media, La señorita de Trévelez y Pastora Imperio.

ESLAVA. — A las cinco, El chiquillo, El ilustre huésped y Navidad.

A las diez, La dama de las camelias.

APOLO.—A las seis, El asombro de Damasco

A las diez, El señor Pandolfo.

ZARZUELA.— A las diez, La Embajadora.

A las seis, Las golondrinas.

COMICO. — A las diez, La románticay El panal de miel.

A las seis, La romántica y La cogida del Castizo.

REINA VICTORIA. — A las seis, El último mosquetero.

A las diez y media, La mujer divorciada.

COLISEO IMPERIAL.—A las cinco y media, Los angelitos.

A las seis y media, El Místico.

A las nueve y media, películas.

A las diez y media, Los Gabrieles y Los angelitos.

NOVEDADES. — A las seis, La Eva ideal.

A las siete y cuarto, Don Juanito y su escudero.

A las nueve y cuarto, El expreso de las 10.

A las diez y cuarto, La alegría del batallón.

A las once y tres cuatros, La chicharra.

ROMEA.—Cinema y varietés.—Secciones a las 6, 7, 10 y 11 1/4. — Teresa Lazcano, Carmelita Sevilla, Pepita Prida, La Malagueñita, La Favorita, Los Felitos, Minerva, Aragon Allegris, Gran atracción.

GRAN TEATRO (palacio del cinematógrafo) y CINEMA X.—Butaca, 0,50; palcos, 4 pesetas.—Exitos grandiosos.

IMP. DE MARTÍNEZ DE VELASCO. PIZARRO, 15

(14)

REGLAMENTO PARA LA PESCA

CON EL ARTE DENOMINADO ALMADRABA

(CONTINUACIÓN)

el fallecimiento del concesionario ocurriera en el interregno del mes de Enero a Agosto, en que el negocio de explotación pesquera se realiza, se entenderá que están obligados todos los herederos a la continuación del contrato en las temporadas de pesca de paso y retorno que afecte a ese año, con las responsabilidades que por falta de compromiso correspondierían al concesionario fallecido.

El Comandante de Marina dará cuenta a la Dirección general de Navegación y Pesca marítima y al Jefe de Hacienda de la provincia respectiva, cuando haya dado posesión al nuevo concesionario.

CAPITULO VII

RESCISIÓN Y CADUCIDAD DE LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN DE PESQUEROS

Art. 37. El concesionario de una almadraba para la pesca de paso, podrá rescindir el contrato en 31 de Diciembre de cualquier año, solicitándolo por escrito del Comandante de Marina en donde radique el pesquero antes del 30 de Junio anterior. Asimismo podrán rescindir su contrato en igual fecha los concesionarios de almadrabas solamente para la pesca de retorno, y para la de paso y retorno solicitándolo del propio Comandante antes del 31 de Agosto.

El Gobierno podrá rescindir la concesión cuando por resultados de hechos posteriores a ella la continuación del calamento de la almadraba causare a la navegación perjuicios considerables, a juicio del Ministro de Marina, o impidiere la ejecución de obras de cualquier clase que afecten a los intereses generales o al servicio público, avisando al concesionario con tres años de anticipación.

Este plazo terminará al finalizar el tercer año natural, a contar desde 1.° de Enero siguiente a aquel año en que se comunique al concesianario la rescisión.

Cuando el concesionario hubiere establecido después de obtener la concesión alguna fábrica de las que menciona el segundo párrafo del art. 3.°, la caducidad llevará consigo el abono de una indemnización, cuya cuantía fijará prudencialmente el Ministro de Marina, teniendo en cuenta el coste y los productos de dichas fábricas, el tiempo que reste de la concesión, las demás circunstancias que deban influir racionalmente en la apreciación de los perjuicios que se ocasionen al interesado.

La importancia de los perjuicios a la navegación de que se habla en este artículo, serán apreciados por una Junta compuesta por el segundo Comandante de Marina de la provincia, el Comandante del cañonero guardapesca, dos Capitanes y dos Patrones de cabotaje que hagan la navegación que se quiere ver si es o no afectada por el calamento, y actuará en dicha Junta como Secretario, con voz y voto, uno de los Ayudantes de la Comandancia de Marina. Esta Junta, antes de emitir informe, acompañada del concesionario o persona que legalmente le represente, si quiere asistir, embarcará en el cañonero y éste hará la navegación por las proximidades del emplazamiento del pesquero, fondeando embarcaciones en el sitio de éste y extremo de su rabera de fuera para apreciar la extensión de los perjuicios que se puedan ocasionar. El concesionario será oído en su defensa y se unirá al acta de la Junta el escrito que se le concede derecho a presentar.

Emitido el anterior informe pasará el expediente a la Junta provincial, Dirección general de Navegación y Pesca marítima y Junta superior de la Armada para la resolución del Ministro de Marina.

Cuando haya necesidad de interrumpir inmedia-

(Continuará.)

IBARRA Y COMPANIA
SEVILLA

VAPORES DE LA COMPAÑIA

Cabo Roca, 1.582 toneladas; Cabo San Sebastián, 1.583; Cabo de la Nao, 1.558; Cabo Trajosa, 1.496; Cabo San Martín, 1.861; Cabo Espartel, 1.249; Cabo San Vicente, 1.817; Cabo San Antonio, 1.991; Cabo Quejo, 1.691; Cabo Peñas, 1.691; Cabo Palos, 1.697; Cabo Trafalgar, 1.518; Cabo Ortegal, 1.453; Cabo Creus, 1.421; Cabo Prior, 1.026; Cabo Silleiro, 1.026; Itálica, 1.070; La Cartuja, 808; Triana, 748; Vizcaya, 831, Ibaizábal, 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.

ACADEMIA TEORICO-PRACTICA PREPARATORIA

PARA EL INGRESO EN LOS CUERPOS DE

CORREOS Y TELEGRAFOS

DIRIGIDA POR

DON TOMAS SANCHEZ PACHECO

OFICIAL PRIMERO DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS

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 Telégrafos, 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 é 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-Furnes (antes Naval construcción and Armaments C.° Ltd. at Asrrow in-Furnes); fábrica de aceros, cañones y blindajes de Scheffield (River Bon 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 Placencia (Placencia de las Armas C.° Ltd. Placencia-Guipúzcoa-España) fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham; fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockolm (Suecia); laboratorio de cartuchería en Dartford; fábrica en North Knot, para proyectiles; polígonos de Eskmeala y Eynstord.—Buques de guerra construídos 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; Burik», crucero de primera clase, de 15.200 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; «Mikasá», buque de combate de 15.200 toneladas y 15.000 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 «Triumph». Por el gobierno inglés: «Natal», crucero de primera clase, de 13.550 toneladas y 23.500 caballos; «Sentinel» y «Ski nuscher» 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 toneladadas 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; «Amphitrite», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 18.000 caballos; «Nioba», crucero protegido de primera clase, de 11 000 toneladas y 16.500 caballos. Buques mercantes construídos en dichos astilleros: «Empress of India», «Empress of China» y «Empress of Japón». 8.000 toneladas y 10.000 caballos Además desde el año 1873 hasta la fecha, se han construído 70 buques de distintas clases

---

Colegio del Cardenal Cisneros

DE 1.ª y 2.ª ENSEÑANZA

Costanilla de Santiago, 6, 1.°s

Director-propietario: F. BARBERO Y DELGADO, Doctor en Ciencias Físico-matemáticas.

Como garantía irrecusable para las familias, ofrece este centro católico de enseñanza los resultados obtenidos desde su incorporación oficial en 1881; en Junio de 1916 obtuvieron nuestros alumnos:

PREMIOS	Sobresalientes.	Notables.	Aprobados.	Suspensos.	TOTAL
38	168	84	34	1	287

Pídase BOLETIN con detalles y visítese el Colegio para cerciorarse de sus condiciones higiénicas y material de enseñanza.

ALUMNOS MEDIO-PENSIONISTAS Y EXTERNOS

Carreras Militares

ABIERTA MATRÍCULA EN LA ANTIGUA

Academia Sánchez Pacheco

Preparación completa, a cargo: Tenientes coroneles Sánchez Pacheco y Martínez Lison, de Infantería y Artillería, ex profesores de las Academias de sus respectivas Armas.

INTERNADO

ARENAL, 24

Inglés Práctico-Marítimo

POR

D. RAFAEL ROCAFULL

Capitán de la Marina Mercante.

Obra de utilidad evidente para todo Oficial de Marina. — Pronunciación figurada. — Comprende todas las generalidades y tecnología de las Marinas Militar y Mercante.

LOS PEDIDOS A

D. Santiago García Castellón

Duque de Ciudad Rodrigo, 12.—Cadiz.

De venta en las principales librerías de España. Precio de la obra: NUEVE ptas. (encuadernada)

VAPORES CORREOS TRASATLANTICOS

DE

Pinillos, 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 á Montevideo y Buenos Aires, y los tres restantes, realizan el mismo itinerario, con escalas en Santos á la ida y al regreso.

SERVICIO QUINCENAL

Fijo, á 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.

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.

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 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, Sabanilla, Curaçao, Puerto Cabello y La Guayra. Se admite pasaje y carga con trasbordo para Veracruz, Tampico y puertos del Pacífico.

LINEA DE FILIPINAS

Una salida cada cuarenta y cuatro días arrancando de Barcelona para Port-Said, Suez, Colombo, Singapore y Manila.

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, (Escalas facultativas), 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, Santander, Gijón, Coruña, Vigo y Lisboa (facultativa) para Río Janeiro, Montevideo y Buenos Aires; emprendiendo el viaje de regreso desde Buenos Aires para Montevideo, Santos, Río Janeiro, Canarias, Lisboa, Vigo, Coruña, Gijón Santander y Bilbao.

Estos vapores admiten carga en las condiciones más favorables y 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.

Manufactura Mecánica Eibarresa

Escopetas finas de Caza y Tiro pichón.

Víctor Sarasqueta

Eibar (Guipúzcoa)

PROVEEDOR DE LA REAL CASA

GRAN PREMIO DE HONOR EN LA EXPOSICION DE BUENOS AIRES, 1910

Azopardo & C.ª

Consignaciones - Embarques

Aduanas y Fletamentos

Cadiz (ESPAÑA)

¡¡Novedad!! ¡¡LA ZURCIDORA MECANICA!!

Con este aparato hasta un niño puede rápidamente y sin igual perfección ZURCIR y REMENDAR medias, calcetines y tejidos de todas clases, sean de seda, algodón, lana o hilo.

No debe faltar en ninguna familia.

Su manejo es sencillo, agradable y de efecto sorprendente. **La Zurcidora Mecánica** va acompañada de las instrucciones precisas para su funcionamiento. Funciona sola, sin ayuda de máquina auxiliar.

Se remite libre de gastos, previo envío de DIEZ PESETAS por Giro postal.—No hay catálogos.

Patent Magic Weaver **Paseo de Gracia, 97.** BARCELONA

ARQUITECTOS
Academia Moreno

Jacometrezo, 45, principal. Madrid.

Preparación exclusiva para el ingreso en la Escuela Superior de Arquitectura.—Los brillantes resultados obtenidos por esta Academia en los dos años que lleva de existencia, son prueba de lo eficaz y positivo que es el método de enseñanza que siguen en sus respectivas clases sus profesores, jóvenes todos y con deseos de éxito.—Internado con habitaciones amplias y atendidos los alumnos por el Director.—Pídanse reglamentos.

LA MEJOR MAQUINA PARA ESCRIBIR

Usad para escribir limpio la maquina

YOST

No tiene cinta.

Comparad la escritura de la máquina

YOST

con todas las demás.

Casa central: Calle del Barquillo, núm. 4.-Madrid