

# DIARIO DE LA MARINA

Periódico Independiente

Año XLIX

Redacción y Administración: Polígono, 3, entre. dcha.-Tel. 2.931.

Madrid, Jueves 25 de Enero de 1917.

DOS EDICIONES DIARIAS

NÚMERO 14.750

## Tráfico marítimo nacional

Trescientos sesenta y cinco millones de pesetas al año, esto es, un millón de pesetas diario, paga España a la Marina mercante extranjera solamente en concepto de fletes. ¿No es esto labrar voluntariamente la ruina de nuestro tráfico marítimo?

¿Cuántos barcos mercantes se podrían construir o comprar con esos millones que la destina nacional entrega anualmente a los navieros extranjeros? La pregunta por sí sola es una acusación a quienes podían evitar ese desastre.

En ningún país de la tierra, como no sea el nuestro, se puede decir tal al parecido; porque el más insignificante de ellos no daría lugar, conociéndolo, a que se consumara ese tan atroz sacrificio.

Pero hay que advertir y comprender que nuestra nación es eminentemente agrícola y productora *ab initio*, y que ahora comienza a ser industrial. ¿Qué provechos puede experimentar en sus producciones, si no se preocupa en llegar a los mercados extranjeros; si deja que se echen a perder en los muelles de los puertos, o en los puntos de origen, sus frutos y manufacturas por carecer de elementos y medios de transporte?

Estas deficiencias no son del momento, no surgen ahora, no se advierten hoy, por razón de las azarosas circunstancias de la guerra; son ya muy antiguas, y no se puede alegar ignorancia por las altas clases directoras, pues hace muchísimo tiempo que en todos los tonos, y en todas las formas, de frente y de costado, se está diciendo en la Prensa, en los mítines, en el Parlamento, en folletos, conferencias y en todas partes, que nuestros elementos de transporte terrestre y marítimo viven en precario.

¿Por qué no se remedia? ¿Cuál es la rémora que mantiene inactivas las energías de impulso que deben acabar con tan lamentable situación?

Si nuestra producción y nuestra industria contasen con los elementos necesarios para esos transportes, no sólo dejaría de ir al extranjero ese millón de pesetas diario que España paga por el solo concepto de los fletes, sino que además de ahorrárselo o quedar en el país o invertirlo en su mejoramiento podría y debería aspirarse, con nuestro material flotante de comercio, a participar en el tráfico marítimo internacional, a competir con otras Compañías extranjeras en el transporte marítimo, a ayudar a países o regiones exóticas menos productoras y relacionadas que el nuestro a llevar sus producciones a los mercados lejanos.

Debe considerarse que la nación española tiene un gran margen para la exportación, y que el echar en olvido sus necesidades marítimas es incluso censurable. Todos los días, a todas horas, nos lamentamos de muchas deficiencias que se observan en infinidad de orientaciones, y, sin embargo, nada se hace por remediarlas o impedirlo.

Esa cifra elocuentísima del millón diario de pesetas que paga España al extranjero porque le transporten por mar sus producciones está diciendo a gritos que deben borrarse de un plumazo todos los organismos de preparación y estudio para el mejoramiento económico, industrial, mercante y manufacturero que se han creado, no para ayudar y aconsejar al Estado en su misión tutelar, sino para quitarle cuidados, evitarle responsabilidades, darle la salida libre cuando el clamor público exige o demanda imperiosamente que se remedien sus males.

Con nuestra propia salsa podríamos los españoles alimentarnos bien, si fuésemos previsores. Lo demuestra esa cifra del millón diario que pudiera redimir al tráfico marítimo comercial de la esclavitud horrible, y en cierto modo humillante, que está rindiendo a las entidades navieras del extranjero.

¿Cuántos astilleros, fábricas, factorías podrían sostenerse bien con esa sangría de oro que sale anualmente del bolsillo nacional para enriquecer al extranjero? Hablar de esto es hablar de la regeneración nacional, verdaderamente huerfana, no ya de recursos efectivos, sino de los desvelos y cuidados morales que tanto necesita para encauzar su propia transformación sin necesidad de acudir a capitales ni sindicatos extraños que tienen interés en que la nación española siga aletargada, como niño sin pecado, y sin preocuparse de su pasado, de su presente, ni de su porvenir.



Tetuán: Estación de telegrafía óptica en la posición Chevica.

## El Cuerpo de Correos

Las Escalas del Cuerpo de Correos procede su rápida reforma, aumentando en un doble el número de jefes de Negociado a los que en la actualidad cuenta, y una mitad más en las categorías de jefe de Administración civil; así lo exige y requiere el desdoblamiento que deben tener los servicios al objeto de que respondan éstos a las naturales exigencias del bien público.

El establecimiento del Giro Postal dió lugar a extraordinario recargo de las dependencias que funcionaban en las Administraciones, y con escasísimo personal iba atendiéndose la rápida multiplicación de trabajo, obligada ante los notorios beneficios que pudo apreciar el comercio y los particulares al implantarse el servicio; el Tesoro público obtuvo grandes utilidades y los celosos funcionarios a quien se debía en primer término todas esas mejoras prosiguieron con todo entusiasmo su labor, sin que hubiese quien llamase la atención de los Centros directores, para premiar con justa remuneración esos trabajos, al par que con ello se estimulaba las legítimas ambiciones de un personal en quien deposita el Estado uno de los más trascendentales servicios, cuyo armónico funcionamiento es garantía de la confianza en el mundo financiero y en las relaciones oficiales, tanto en el interior como en el exterior.

El Giro Postal amplió su acción para naciones de Europa y América; apareció el ahorro postal, y casi un *statu quo* podemos decir existe en lo que afecta a alteración de plantillas; con un escasísimo personal han funcionado las oficinas de comprobación, y atendido a que el importante servicio que tantas facilidades presta al comercio y las industrias sea desenvuelto en forma de adquirir toda garantía, como lo pone de relieve el aumento constante que se obtiene, traducido siempre en grandes ingresos para la Hacienda. Tiempo es ya de fijar la atención sobre el asunto que ocupa estos renglones, no dudando del interés que en ello ha de poner la saliente figura del celoso director general de Comunicaciones, excelentísimo Sr. D. José Francos Rodríguez, cuyos trabajos han merecido de propios y extraños justo elogio y fundamenta su actuación una esperanza para el porvenir del honroso Cuerpo de Correos.

Enrique López de Pereda,  
Capitán de corbeta.

Madrid, 19 Enero 1917.

## Nombramiento de senadores vitalicios

Después de la comida que anoche ofreció a los alcaldes S. M. el Rey, despachó unos momentos con el jefe del Gobierno, quien puso a la regia firma los siguientes nombramientos de senadores vitalicios:

Excmo. Sr. D. Baltasar Losada y Torres, conde de San Román y de Maceda.  
Excmo. Sr. D. José Gómez Acebo y Cortina, marqués de Cortina.  
Excmo. Sr. D. Tomás Maestre y Pérez.  
Excmo. Sr. D. Angel Galarza Vidal.  
Excmo. Sr. D. Manuel Benayas y Portocarrero.

## Regreso del "Legazpi"

Detalles del viaje.—Barcos detenidos en Gibraltar.

Cádiz, 25.—Ha fondeado en este puerto el trasatlántico «Legazpi», procedente de Manila. Entre otras mercancías, trae mil toneladas de tabaco en rama, consignadas a Nicolás Alonso, que serán distribuidas entre las diferentes fábricas españolas, para su elaboración. Refieren los tripulantes que poco después de atravesar el Canal de Suez, el «Legazpi» recibió un radiograma de un buque inglés que

pedía auxilio, pues iba perseguido por un submarino.

El trasatlántico español varió el rumbo y se dirigió hacia el lugar donde se encontraba el buque en peligro; pero horas después recibió un nuevo radiograma de éste diciendo que gracias a ir en su auxilio el «Legazpi» se encontraba en salvo.

Los pasajeros elogian mucho al capitán del «Legazpi», D. José Sabater, por la pericia demostrada en este viaje desde Filipinas.

Al llegar el vapor cerca del Estrecho fué detenido por un torpedero inglés, que lo llevó a Gibraltar, reconociéndole durante dos horas, y permitiéndole después continuar el viaje.

Los tripulantes vieron que en Gibraltar había once vapores detenidos para ser reconocidos.

## Las subsistencias

La exportación de vinos.

Alicante, 25.—Han fracasado las gestiones que hicieron los exportadores de vino para que tocaran en este puerto los vapores de la Compañía Transmediterránea, que hacen la travesía de Cete Marsella.

En el puerto hay numerosas barricas de vino, que esperan buques para su carga.

El ministro de Fomento también desatendió los ruegos de los cosecheros, y el comercio sufre perjuicios enormes.

Se ha tomado el acuerdo de celebrar un acto de protesta contra el Gobierno.

La emigración aumenta, y en el vapor «Atlante» embarcan numerosos emigrantes para Orán, así como también marchan numerosos braceros para Murcia, donde trabajarán en las labores agrícolas.

Contra las tasas.

Astorga, 25.—Se ha celebrado la Asamblea de la Federación Católica-Agraria, con asistencia de numerosos delegados de los Sindicatos.

Entre otros acuerdos se tomó el de pedir la abolición de la tasa si no se aplica, junto con los productos agrícolas, a todos los demás.

También acordaron solicitar la libre circulación, dentro del reino, de los productos agrícolas, suprimiendo las prohibiciones de exportar de unas provincias a otras, y que se obligue a las Compañías ferroviarias a facilitar el material necesario para el transporte de abonos y cosechas.

El ingeniero de la Granja Palentina, señor Rojo, dió una notable conferencia acerca de campos de experimentación.

Cerró la Asamblea el Prelado, dando su bendición a todos los asistentes.

Quejas de los trigueros castellanos.

La Asociación de Fabricantes de harina de Castilla, en Junta general celebrada recientemente, acordó dirigirse al Gobierno, exponiéndole el peligro de que, si sigue la demanda de trigo para los mercados del litoral, que tienen libertad para tasar el precio, además de obligar a los fabricantes del interior a subir el precio de la harina, existe el de que no haya trigo para las necesidades en los últimos meses de la campaña.

También se trató en la Junta de la carencia de material ferroviario, que amenaza con obligar a varios fabricantes a cerrar sus establecimientos.

Se acordó protestar de que haya en Barcelona 1.500 vagones parados, y pedir que los vagones que pasan por Valladolid con dirección a Asturias, y van vacíos, se utilicen para surtir de harinas el mercado asturiano, uno de los mejores, y también que lleve cargamento de harina el material que siga de los talleres de reparación, instalados en la población castellana.

Finalmente, los reunidos decidieron solicitar que se respeten los plazos para las expediciones de harinas y salvados, y remediar así la anomalía de los transportes.

El sulfato de amoníaco.

En Valencia empieza a preocupar la cuestión del sulfato de amoníaco, que empieza a faltar y es indispensable para los agricultores valencianos.

Se sabe que el ministro de Estado negocia con Inglaterra; pero entre los agricultores reina alguna desconfianza y se disponen a no dejar de la mano el asunto hasta que no conste que haya en Valencia suficiente cantidad de sulfato de amoníaco.

La Cámara de Comercio ha enviado al Gobierno un largo telegrama pidiéndole que gestione de Inglaterra el permiso para importar en España 30.000 toneladas de sulfato de amoníaco, a cambio de consentir la exportación de 10.000 toneladas de patates, porque esto no perjudica al consumo nacional.

UN VOTO DE GRACIAS

## LAS ENSEÑANZAS NAÚTICAS

Por la Escuela Especial de Náutica de Barcelona se ha dirigido al diputado a Cortes D. Policiano Maestre la siguiente comunicación:

«Excmo. Sr.:

El claustro de profesores de esta Escuela Especial de Náutica reunido en sesión celebrada ayer, acordó, en vista de la patriótica actitud de V. E. y la labor que viene efectuando en favor de las enseñanzas náuticas, cosa que honra sobremanera a quien tan laudables iniciativas sustenta en un país marítimo como el nuestro, dar a V. E. por modo unánime y sincero un voto de gracias por las gestiones que viene realizando, y rogárle que en vista de las actuales circunstancias políticas, y dados los prestigios de V. E. en el Parlamento, tenga la bondad, y para este claustro al igual que el de otras Escuelas, el honor de convertir en la primera sesión que celebre el Congreso; la enmienda que presentó en aquella Cámara, en proyecto de ley; en la seguridad de que, apoyado por sus prestigios y elocuencia, ha de prosperar, dando término con ello al estado de anomalía en que se desenvuelven hoy todas las iniciativas que se sustentan en lo que se refiere a Escuelas Náuticas.

Tengo a gran honor transmitir a V. E. los acuerdos transcritos, haciendo votos para que Dios guarde por muchos años la útil vida de V. E.

Barcelona, 19 de Enero de 1917.—El director, José Ricart y Giralt.»

## La fábrica de armas de Oviedo

¿Se reduce la fabricación?

Oviedo, 25.—Ha producido gran alarma el rumor de que en la fábrica nacional de fusiles se reducirá la producción en una proporción considerable.

Ahora se producen 30.000 fusiles anuales, y quedarán reducidos a 6.000.

De confirmarse la noticia se originará un gravísimo conflicto, pues quedarán muchos obreros sin trabajo.

El Ayuntamiento ha celebrado una reunión particular, para tratar de la situación de la Escuela de Comercio, y también se habló en ella del asunto de la fábrica de armas.

## En honor de los alcaldes

Banquete en Palacio.

Anoche, a las nueve, se celebró en el gran comedor de Palacio la comida ofrecida por Su Majestad el Rey a los alcaldes que han venido a rendirle el homenaje.

A la derecha del Rey tomaron asiento la Reina doña María Cristina, el príncipe D. Raimundo de Borbón, la condesa de Romanones, el alcalde de Alicante y la duquesa de la Conquista.

A la izquierda del Soberano, la infanta doña Isabel, el conde de Romanones, la duquesa de San Carlos y el alcalde de Almería.

A la derecha de S. M. la Reina, el infante D. Fernando, la infanta doña Luisa, el señor Ruiz Jiménez, la duquesa de Santo Mauro y el alcalde de Avila.

A la izquierda de S. M., el infante D. Carlos, la duquesa de Talavera, el alcalde de Albacete, la marquesa de Castell-Rodrigo, el alcalde de Badajoz y la dama particular de S. M. la Reina.

A los restantes alcaldes dióseles puesto en la mesa por orden alfabético.

Asistieron al banquete los jefes de Palacio y la alta servidumbre.

BUSCANDO SOLUCIONES

## Los próximos choques

Descartada la idea de entrar en conversaciones pacifistas de un modo inmediato por la negativa de la Dúplice Alianza a la proposición de los Imperios centrales y a la nota del presidente americano, no puede dudarse tampoco de que todos ansían concluir poniendo término a una situación interior que va resultando muy dura y no tardará en ser insostenible.

Aunque otra cosa nos digan los periódicos de ambos bandos, se sabe por personas recién llegadas de Alemania y Francia que en las dos naciones se presenta difícil el problema de las subsistencias, sin que puedan resolver su escasez una economía ordenada ni medios empíricos que no alcanzan a sustituir lo que es insustituible.

Es la consecuencia natural de un decrecimiento constante de la producción propia y de la dificultad de obtener importaciones suficientes.

La campaña disminuye brazos productores, y aumenta, en cambio, el consumo, porque los combatientes necesitan mejores alimentos que en circunstancias ordinarias.

Cuando crece el sustraendo y el minuendo se achica, la resta va siendo cada vez menor y puede llegar a ser negativa.

En tan desfavorable postura, todos comprenden que es necesario concluir, y que no hay otro modo de conseguirlo que buscar triunfos más o menos eficaces en los campos de batalla para convencer al adversario de su impotencia y obligarle a pensar en transacciones que hoy no quiere aceptar.

Está, seguramente, en el ánimo de los directores políticos y militares de los dos grupos beligerantes que es imposible una victoria; pero piensan que es indispensable aumentar las ventajas obtenidas o disminuir el relieve de los fracasos sufridos para que la paz no venga por imposición de la parte contraria.

A esto obedecen los preparativos que se hacen para nuevos encuentros que no tardarán mucho en producirse.

Por parte de los austro alemanes debe registrarse el traslado al frente occidental de numerosos refuerzos, que no se vislumbra dónde serán empleados; los intentos de ofensiva en Curlandia con el objeto de ver cómo andan allí las cosas, y el viaje de Hindenburg al teatro italiano para comprobar el estado de ese frente.

Los aliados, a pesar de la reserva con que tratan de ejecutar sus concentraciones de tropas y de material, se sabe que aumentan sus efectivos en las líneas, que fabrican de día y de noche, y que acopian cantidades enormes de proyectiles para una acción intensa que se proponen llevar a cabo.

Desgraciadamente para ellos, esto sólo pueden hacerlo en el frente occidental. Rusia continúa pasando grandes apogios en ese sentido desde que la voladura de Arkángel destruyó más de veinte barcos cargados de pertrechos y municiones, cuyo reemplazo no puede ser inmediato.

Pero los recursos de Inglaterra y Francia son enormes; sus medios de transporte tampoco escasean dentro de cierta economía y desatendiendo otras cosas, y no puede dudarse de que harán cuanto puedan para que no decaiga su aliada de Oriente, que tantos servicios les puede prestar.

La mala suerte de Rumania hizo que los rusos no pudiesen prestarle auxilio, y fué deshecha en poco tiempo; mas ya sabe Hindenburg cómo las gastan sus enemigos favoritos, y hará lo posible por no concederles respiro, aprovechando su actual penuria.

Esperemos atentamente la crucial etapa que se avecina, ya que nuestros deseos no alcanzan a evitarla.

## DE PALACIO

Sus Altezas los infantes doña Isabel y don Fernando asistirán a la solemne función religiosa que el Capítulo de caballeros hijosdalgo de la Nobleza de Madrid costeará en la iglesia del Buen Suceso a su Patrón, San Ildefonso, el día 27 del actual.

El conde de Villasejo y de Bornos y su hijo primogénito han jurado el cargo de gentileshombres de Cámara, con ejercicio y servidumbre, y el Sr. Churrucá el de gentilhomme de entrada.



EN EL CONTINENTE

La guerra europea

La invasión de Rumania

Batallón búlgaro destruido. Petrogrado, 25.—Sobre el Danubio, enfrente de Tulcea, un batallón búlgaro, aprovechándose de la niebla, atravesó el brazo de Georgiev, durante la niebla; pero los rusos, mediante un ataque por sorpresa, destruyeron a un destacamento, cogiendo prisioneros a cinco oficiales y 322 soldados...

Las operaciones en Rusia

Combates parciales. Berlín, 25.—Frente del príncipe Leopoldo de Baviera.—A ambos lados del río Aa, y al Sur de Riga, se han desarrollado luchas con éxito favorable para los alemanes. Frente del archiduque Jose.—Con intenso frío, sólo hubo vivo fuego de artillería en algunos puntos, y encuentros de avanzadas.

Las operaciones en Francia

Golpes de mano.—Luchas de aviación. París, 25.—Durante la noche realizamos varios golpes de mano al Sur de Chilly y en Woevre, hacia Regneville. En la región de Seille hubo gran actividad de patrullas. La noche ha transcurrido en calma en todo el resto del frente. Aviación.—En la jornada de ayer el teniente Gueymener ha derribado su 26 aparato alemán, que cayó envuelto en llamas cerca de Maureps.

En la región de Verdun otro aparato enemigo ha sido derribado cerca de Samogneux, y otro en el valle de Spincourt. Se ha confirmado que el día 22 del corriente, un avión alemán alcanzado por el fuego de nuestra artillería especial, se ha estrellado contra el suelo al Norte de Louvemont. En el mismo día los aparatos de la aviación naval inglesa han bombardeado los altos hornos de Curbach (cuenca del Sarre), que parece han sufrido daños de consideración.

Uno de nuestros aparatos ha lanzado algunos proyectiles en la noche del 23 al 24 sobre la estación de Duns Meuse, siendo alcanzada la parte Norte de la misma. Escaramuzas de trincheras.—Combates de artillería. Londres, 25.—Esta mañana, al amanecer, llevamos a cabo con éxito un raid al Noroeste de Neuville Saint Waast, haciendo algunos prisioneros.

El enemigo intentó anoche dos raids entre Armentières y Ploegstern: en uno de ellos fué rechazado antes de llegar a nuestras líneas, y en otro logró alcanzarlas; pero fué expulsado inmediatamente. El destacamento enemigo cayó bajo el fuego de nuestras ametralladoras al avanzar y al retirarse, y dejó cierto número de muertos delante de nuestras posiciones. Durante el día hubo considerable actividad de artillería y morteros de trincheras por ambas partes.

Nuestros aeroplanos se mostraron activos ayer en cooperación con la artillería. Falta uno de nuestros aparatos. El día 21 fué obligado a tomar tierra cerca de Auvigny un aeroplano enemigo, siendo hechos prisioneros el piloto y el observador. Combates aéreos.—Los francoingleses pierden seis aparatos. Berlín, 25.—Con un tiempo en general despejado y frío, la actividad de la lucha se mantuvo en la mayoría de los sectores en límites moderados. Los aviadotes aprovecharon las circunstancias favorables de observación para sus diversas misiones. El adversario perdió en numerosos combates, y a causa del fuego antiaéreo, seis aparatos.

Al margen de la guerra

Ataques rechazados.—Acción de la artillería. Coltano, 24.—En la zona del Tonale (Valcano Nica) los exploradores enemigos han tratado durante la noche del 22 al 23 de acercarse a nuestras posiciones; pero han sido rechazados con granadas y por nuestro fuego. En el frente del Trentino durante la jornada de ayer ha habido las corrientes acciones de artillería y hemos averiado los emplazamientos de las baterías enemigas. En el frente de los Alpes Giulios (Isonzo), actividad de artillería, más intensa al Este de Gorizia y entre Bonet y el lago de Dobredo, en el Carso. Han caído algunas bombas sobre uno de

nuestros hospitales de campaña, sin causar víctimas. La noche pasada un contraataque enemigo contra los atrinchamientos que hemos ya conquistado al Sureste de Gorizia ha sido totalmente rechazado por la intervención inmediata de nuestra artillería. La suscripción al nuevo empréstito. Londres, 25.—Siguen en aumento las suscripciones al nuevo empréstito de guerra. Ultimamente lo han hecho La Hachwhite Star Line y la Unión and Rock Insurance y Compañía, con dos millones de libras esterlinas cada una. La Workmann Klark y Compañía, con millón y medio de libras, y las Compañías Birbingham Small Arms y la Tainler, con medio millón de libras cada una de ellas. Además de estos grandes suscriptores, siguen afuyendo a engrosar las listas los pequeños industriales y hasta los obreros, que acuden estos días a millares a las oficinas de Correos, en las que se admiten suscripciones desde cinco libras esterlinas.

MINAS Y SUBMARINOS

LA GUERRA EN EL MAR

EL COMBATE DEL MAR DEL NORTE. Interesantes detalles.—Los barcos alemanes hundidos y averiados.—Cooperación de los submarinos. Los telegramas recibidos hoy de Londres participan que no se ha podido comprobar todavía el número exacto de torpederos alemanes hundidos durante el encuentro naval del mar del Norte. Se supone que la flotilla que salió de Zeebruges en la madrugada del martes para evitar el bloqueo de los hielos se componía de 10 ó 14 unidades. De éstas llegó sólo a Imuiden el «U-69», a bordo del cual se hallaba el comandante de la flotilla. Fué visto un segundo navío que se aproximaba con gran trabajo y dificultad a la entrada del puerto de Imuiden. Finalmente, un tercer torpedero sábase que navegaba también por dichas aguas, y a toda velocidad, con rumbo al Norte. Según relato de los marineros del «U-69», comunicado por un corresponsal inglés, siete torpederos alemanes fueron hundidos. Todos los informes coinciden, pues, en reconocer que la escuadrilla regresaba a Alemania, que consiguió pasar las aguas holandesas entre La Haya e Imuiden, en donde, a las cuatro de la madrugada, la flotilla inglesa, superior en número, la combatió, interviniendo también cruceros ingleses. Un marinero dice que la presencia de los buques británicos fué advertida por la explosión de un obús que alcanzó la pasarela del «U-69», matando al capitán Schultz y a dos oficiales. Las averías de este barco son de consideración. Tuvo que ser remolcado, y tanto los tubos lanzatorpedos como una de las chimeneas, quedaron destruidos, sufriendo asimismo averías de consideración en la duneta, puesto de observación y torre de proyectores. Una de sus bandas también fué seriamente averiada por haber recibido la embestida de un buque británico. Al entrar en puerto el torpedero llevaba sobre su puente, y cubiertos por la bandera alemana, ocho cadáveres, que fué preciso desmenuarlos con hachas del hielo que alrededor de ellos había formado el intenso frío reinante. El hecho de que la tripulación del «U-69» la componían marineros de la flota de alta mar, así como otros de aguas territoriales y de las divisiones de torpederos números 10, 12 y 14, hace suponer que varios buques alemanes han sido hundidos y que una parte de su tripulación ha sido recogida durante la ruta. Se cree también que varios submarinos tomaron parte en la acción. Un explorador holandés vió a un sumergible en aguas territoriales. El corresponsal del Evening News en Imuiden dice que un cabo de cañón alemán, perteneciente a la escuadrilla destruida, declara que la flotilla se componía de 11 unidades y había salido de Zeebruges como patrulla ordinaria. Asegura que a la una de la madrugada fué atacada por dos escuadras inglesas, compuesta cada una de seis o siete grandes buques de guerra. «Hemos debido ser traloncados—dijo—, pues la acción principal se desarrolló a 30 millas de Zeebruges. Nuestro torpedero estaba a retaguardia y ha sufrido menos que los demás. Ignoamos la suerte de los otros.» Fracaso del objetivo alemán. El Daily Mail califica de escaramuza naval el combate habido en la madrugada del día 23 entre las flotillas inglesa y alemana. A este respecto dice: «Nuestra gente está muy satisfecha de haber trabado conocimiento una vez más

con parte de la Armada alemana, estando segura de haber dejado señal indeleble en la flota enemiga.» Además de las pérdidas alemanas comunicadas oficialmente, se sabe que sus buques han sufrido de un modo considerable. Por tanto, el resultado fué una victoria británica, pues sea cual fuere el objetivo que se propusiera realizar la escuadra alemana, está demostrado que fracasó absolutamente. El corresponsal naval del Times dice que el público aprenderá con satisfacción que nuestras fuerzas navales han operado con un fin práctico en las costas holandesas, y que en dos encuentros que tuvieron con el enemigo, éste sufrió el castigo en sus manos. Durante bastante tiempo los destroyers alemanes de Zeebruges han estado interfiriendo con el tráfico de y para Holanda, y es de esperar que en esta ocasión han pagado en cierto modo el castigo que esta temeridad merecía. Es cierto que desde la noche del 23 al 24 de Noviembre, cuando el raid fué intentado en dirección a las Dunas, no se han vuelto a señalar los barcos alemanes procedentes de la costa belga en aguas inglesas; pero no han cesado de molestar a los barcos mercantes que navegaban cerca de la costa, cogiendo a los barcos faros y llevándolos a Zeebruges. Los encuentros que tuvieron lugar el lunes por la noche deben de haber ocurrido aproximadamente en estas aguas o un poco más arriba, frente a la costa holandesa, y los holandeses comunican que las flotillas alemanas fueron vistas camino de Emden, procedentes de Bélgica. LOS CORSARIOS ALEMANES. A unirse con el corsario. Londres, 24.—Comunican de Río Janeiro que 100 marinos del cañonero alemán «Evert», internado en Bahía, han embarcado en el navío sueco «Santa Cruz», abandonando Río Janeiro y yendo a unirse con el corsario alemán, que navega por aque las aguas. Además, el navío alemán, de 7.000 toneladas, «Hohenduffen», perteneciente a la Hamburg-America Linie, hizo ayer grandes preparativos, poniendo a elevada presión sus calderas, logrando zarpar al anochecer. Créese que el trasatlántico alemán «Cap Rocca», de 6.000 toneladas, preparase para hacerse a la mar. Ya se sabe el nombre. Londres, 25.—Dicen al Times que el corsario alemán que navega por el Atlántico se llama «Vinx». Va acompañado de tres submarinos pequeños de la misma nacionalidad, maniobrando todos ellos de acuerdo. La velocidad que desarrolla este corsario es de 22 nudos. LA ACCIÓN DE LOS SUBMARINOS. Goleta bilbaína detenida por un submarino. Gijón, 24.—Ha entrado en este puerto la goleta bilbaína «Angela María». En la tarde del sábado último fué detenida por un submarino alemán, el cual la pidió la documentación. Cuando arribaba los botes se sumergió el submarino, dirigiéndose hacia un vapor que apareció por el Noroeste, el cual resultó ser el vapor «Sesta», de la Compañía Sota Aznar, de Bilbao. El submarino reapareció al costado del vapor. Al ver la documentación el comandante pidió el periódico que envolvía la misma. Preguntó también el comandante qué vapores quedaban en el puerto, interesándose por conocer cuáles eran los que cargaban mineral. El sumergible llevaba dos cañones, uno en la popa y el otro en la proa, siendo su tipo de los de 1.000 toneladas. La tripulación era joven. El mayor de todos era el comandante, el cual tendría unos treinta años. Los naufragos del «Taornin». Gijón, 25.—Ayer tarde entró en el puerto la goleta inglesa «WML», de la matrícula de Bristol, procedente de Towey, con cargamento de coque para la fabricación de leza. Conducía la «WML» a 25 naufragos del vapor italiano «Taornin», de 1.525 toneladas, de la matrícula de Génova, el cual se dirigía de Benisaf, cargado de mineral de hierro, a Newport. El día 18, a las siete de la tarde, y encontrándose a 40 millas de Lisard, se vió cañoneado, sin aviso alguno, por un submarino. Al tercer cañonazo, la tripulación se vió obligada a abandonar el buque. El submarino siguió cañoneándole hasta hundirse. El capitán del «Taornin» pidió al comandante del sumergible que le dieran remolque hasta la costa, a lo que se negó este último, permaneciendo los naufragos en los botes hasta las ocho de la mañana, hora en que fueron recogidos por la goleta inglesa. El capitán, dos pilotos y tres maquinistas se alojaron en una de las fondas de esta población, y la marinería en una posada. Se han presentado al cónsul de Italia. Sobre el hundimiento del «Tiborg». Copenhague, 25.—Ante el Tribunal de Comercio marítimo se ha celebrado la toma de declaraciones respecto al hundimiento del vapor danés «Tiborg», que iba en viaje obligado con carbón, desde el Tyne a Gibraltar. En las declaraciones prestadas se hizo resaltar, en todos los aspectos, la actitud humanitaria del comandante del submarino alemán. La Marina mercante noruega. Berlín, 25.—El Norgenbladot comunica que,

del tonelaje mercante noruego, sólo se dispone para el país del 3 y medio al 4 por 100. El Sjoefartstidende dice, incluyendo los últimos hundimientos de buques, que la Marina mercante noruega ha experimentado desde que estalló la guerra pérdidas en total 406.000 toneladas, entre ellas 234 vapores con 358.000 toneladas.

CONFLICTOS SOCIALES

La huelga de Zaragoza

Zaragoza, 25.—Se ha celebrado el mitin de la Federación Obrera en el Centro ferroviario. Asistieron más de 4.000 personas. El presidente se congratuló del comportamiento de los obreros durante los tres días que van de huelga. Dijo que ésta continúa en el mismo estado debido a la intransigencia de los patronos. Anunció que los peluqueros y los matarifes secundarán mañana la huelga. Recomendó la persistencia en el paro, con fiando en el triunfo. Después hablaron varios representantes de Sociedades obreras, exhortando a todos los trabajadores para que apoyaran a los huelguistas. El mitin terminó dándose grandes vivas a la huelga. La salida se efectuó en el mayor orden. El día transcurrir tranquilamente. Se acéntan las precauciones para asegurar el orden e impedir las coacciones. Huelga en Gibraltar.—Los descargadores de carbón. Algeciras, 25.—En Gibraltar se han declarado en huelga los descargadores de carbón. En varios vapores están paralizadas las operaciones, y esto causa a aquel comercio enormes perjuicios. El gobernador militar del Campo de Gibraltar hace dos días que está practicando con exquisita discreción las gestiones para resolver la huelga satisfactoriamente. Los huelguistas exigen aumento de jornal y son 5.000, españoles casi todos ellos. El almirante inglés no acepta esta petición por estimarla una exigencia y una imposición. Se tienen noticias de que elementos extraños a La Línea, donde radica la huelga, vienen trabajando desde hace tiempo para producir la huelga. Se teme que ésta se extienda a los obreros del arsenal inglés, donde trabajan diariamente de 6.000 a 7.000 obreros. Solución del conflicto ferroviario.—Detalles de las bases. Salamanca, 25.—En el Gobierno civil terminaron anoche los debates entre los obreros ferroviarios de la línea de Salamanca a la frontera de Portugal y sus patronos. El conflicto ha quedado resuelto. Las bases aprobadas son: Que la Compañía queda conforme en lo referente al servicio médico para los empleados y sus familias, que se solucionará mediante el ingreso en una Sociedad benéfica de socorros mutuos denominada «Hijos del trabajo» de todo el personal de planilla. Desde 1.º de Enero serán abonados dos años de servicio a los efectos de aumento de sueldo, y plus de guerra, que consistirá en lo sucesivo, mientras duren las actuales circunstancias, en 6,50 mensuales a todos los empleados, 3,75 a los aprendices y 3 pesetas a los guarda-barreras. Al personal de talleres y depósitos se les aumenta un real diario en el sueldo y además percibirán 60 céntimos cada maquinista, conductor y revisor cuando presten servicio más de doce horas fuera de su residencia. Entre los obreros reina gran alegría por el triunfo conseguido. Hoy marcharán a Oporto los consejeros que vinieron a resolver el conflicto.

La duración de los buques

Claro es que la prolongación de la vida de los buques requiere un conocimiento lo más perfecto posible de las causas que cooperan a su destrucción. En la época de la construcción de cascos de madera eran estas causas completamente conocidas. Si se omiten las de la destrucción orgánica de las maderas empleadas en la construcción, y aun teniendo en cuenta, la más eficaz en todas ellas era la disminución creciente de la resistencia de sus ligazones. Al cabo de algunos años de navegación perdían los buques la belleza y armonía primitivas de sus líneas. Un arrufo o quebranto excesivos eran lo característico en su aspecto exterior de uno de estos veteranos del mar. Por la manera y materiales distintos con que se consolidó el entramado y torro de los buques de madera, difieren éstos de los de hierro o acero. En los primeros toda línea de unión es una sección débil, de resistencia. En los segundos también lo es, pero en proporción mínima. Un remachado entre dos planchas, o entre éstas y las angulares de la estructura interna, apenas altera la continuidad de la resistencia, resultando prácticamente asimilable el casco de un barco de hierro o acero a un todo rígido que se ofrece como una viga homogénea pudiera hacerlo a los efectos de las fuerzas exteriores. Bajo este punto de vista, los

esfuerzos enormes de choques con las masas de las olas y las alteraciones de inercia a que todo buque está sometido en mar atemorado en sus movimientos de cabezada y balance, colocan el de madera en condiciones de inmensa inferioridad con respecto al de hierro.

En el primero no hay consolidación que no ceda a los embates mencionados, ni estructura de estabilidad; es decir, que mantenga sus líneas y la misma agrupación relativa de los elementos de que consta. En el segundo, la firmeza de estos factores es un hecho en la inmensa generalidad de los casos. La vida, por consiguiente, de los buques de madera, concretándonos al punto de vista de su resistencia es, fatalmente, limitada. La de los buques de hierro o acero sería ilimitada si no existieran otras causas atentatorias a su longevidad. Y de éstas la principal, que domina todas las demás, hasta el punto de no merecer la pena de tenerlas en cuenta, es la corrosión interna y externa.

Contra la corrosión producida por el contacto con el agua de mar y el desarrollo de las incrustaciones y vegetaciones que le son características se comportan lo mismo las planchas de hierro y acero. Experiencias a este efecto se han verificado con resultado completamente concluyente por el Almirantazgo inglés.

Y la defensa contra su acción es la de las pinturas de desincrustantes que son materia de experimentación continua, ya que hasta la fecha no se ha encontrado ninguna que realice sus funciones protectoras con toda la perfección que fuera deseable. Bastan, sin embargo, las existentes y acreditadas para los efectos prácticos, con el limpiado y renovación de la pintura de los fondos, entrando en dique, periódicamente, tras de algunos meses de trabajo.

Contra los efectos de la humedad, cuya acción destructora favorece la temperatura, ya no es igual la inamudabilidad de ambos materiales; el grano más fino del acero y la mayor lisura de su superficie es motivo de que las capas de pintura no se le adhieran con la misma eficacia que al hierro, cuyo grano es mayor y más grande la aspereza y rugosidad de sus superficies. La humedad interior, inevitable en los compartimientos inferiores de los buques, en los cuales la temperatura suele ser más elevada, y lo es, desde luego, en alto grado, en la de cámaras de calderas y máquinas, y aun en los próximos a éstos, es el principal enemigo de la vida de los buques y al que hay que combatir siempre y a toda costa.

Mueren los buques de dentro afuera. Lo que primero se deteriora son las secciones inferiores de los mamparos estancos, las planchas, sobrepujillas, vagras y angulares de las regiones inferiores de su entramado. Y contra esta deterioración y vejez prematura, bajo la forma de material destruido por la oxidación, no hay más defensa que buenas pinturas impermeables a la humedad. De poco sirve, en efecto, la aplicación de capas sucesivas de pintura si carecen de esta impermeabilidad, porque la humedad llegará entonces al contacto de la plancha, destruyéndola con la rapidez propia de su acción. Y contra la misma humedad no hay más defensa que la ventilación, cuanto más enérgica y activa tanto más higiénica y eficaz para defender la vida de los barcos... y de sus tripulantes.

INFORMACION DE GUERRA

Destínase a la Academia de Infantería, de profesor, el capitán D. Hipólito Domingo, y de ayudante de profesor el teniente D. José Robles. Destinos. Mañana se publicará una propuesta de destinos de jefes y oficiales de Intendencia. Se concede la vuelta a activo al teniente auditor de tercera D. Tomás Claver. Guardia civil. Se concede ingreso en la Guardia civil al primer teniente de Infantería D. Eduardo Rojas. Ascensos. Mañana se publicará una propuesta de ascensos de jefes y oficiales de Inválidos.

Adquisición de material ferroviario

Por Real orden del ministerio de Fomento—que publica la Gaceta—se ha dispuesto que por la Dirección general de Obras públicas se requiera a las Empresas concesionarias de ferrocarriles para la adquisición de las locomotoras y vagones que demandan las actuales necesidades del tráfico y las que puedan prevverse. A tal fin, las Divisiones de Ferrocarriles, por los procedimientos legales, y en vista de lo estipulado en las condiciones de cada concesión, indicarán a las Compañías las adquisiciones de material móvil y de tracción que en cada caso procedan, fijando para ello los plazos que estimen convenientes y estudiando directamente, si apreciase negligencia en las Empresas, las posibilidades de compra, fábricas, precios, plazos y calidades de material rodante, a fin de obligar, dada la notoria insuficiencia de los elementos de transporte, a las indicadas adquisiciones. De los trabajos de que se ha hecho mención darán cuenta las Divisiones al ministerio todos los meses, mientras subsistan las actuales circunstancias.



DE TEATROS

ESPAÑOL

«La maja de Goya.»

Villaespesa nos da en la obra estrenada anoche con el título de La maja de Goya una muestra más de que es un poeta en toda la extensión de la palabra, porque si quitamos sus versos fáciles, inspirados y a ratos patrióticos, la obra queda reducida a una cosa sin relieve, y casi sin objeto, ya que la inoportunidad del momento en que se estrena no puede ser más manifiesta.

En efecto, había pensado hace ya algún tiempo en enterrar para siempre la página del 2 de Mayo, y ahora nos sale Villaespesa dándole un golpecito más a aquella página, que si fué gloriosa, de nuestra historia, debe conservarse como se conservan los monumentos históricos, dignos siempre de admiración, pero olvidados, como no sea el recuerdo que de tarde en tarde se dedica a las personas y cosas de nuestro afecto que han dejado de ser. Y, sobre todo, bien está que nos acordemos de cuando en vez de aquella gloriosa jornada; pero no son estos momentos los más indicados para el recuerdo.

De La maja de Goya no quedan, pues, más que un episodio histórico, en el que se falsea lastimosamente la historia, y unos versos inspirados, como todos los suyos, de Villaespesa. Queda otra cosa, en realidad, que es la interpretación, que fué un asombro. Carmen Cobeña parecía una maja salida de un cuadro de Goya; Ruiz Tatay caracterizó al famoso pintor de manera magistral, y Muñoz y Cobeña estuvieron muy acertados.

El público premió los versos de Villaespesa y la labor de los artistas con aplausos merecidos.

COMICO

«El millón de pesos.»

Un estreno en el Cómico es siempre un éxito, aunque la obra sea mala, porque la de ayer era de lo peorito que hemos visto en el teatro, y a pesar de esto el público se rindió a la gracia de Chicote, de Loreto y de Castro, y a la belleza de las hermanas Carrera, de la Aguilera y de las demás señoritas que figuran en el reparto de ese viaje cómico-lírico-fantástico-bailable que se titula El millón de pesos, original el libro de Carlos de Larra y Lozano, y la música de Quisiant y Badía.

Unos y otros salieron a escena al final de la representación a recibir los aplausos de la distinguida concurrencia que llenaba el teatro.

Maquavelo.

NOTAS POLITICAS

LO QUE DICE EL PRESIDENTE

El conde de Romanones, después de despachar con S. M. el Rey, recibió en la Presidencia a los periodistas, a quienes dió referencias del Consejo que se había celebrado esta mañana en Palacio.

Según nos dijo el presidente, éste hizo ante S. M. el acostumbrado discurso-resumen de política exterior e interior.

En cuanto a la primera, se ocupó el jefe del Gobierno del Mensaje de Mr. Wilson al Senado americano y las derivaciones que este Mensaje puede tener en orden a las futuras negociaciones de paz.

Trató luego el presidente de la guerra submarina y de los varios complejos aspectos de la misma.

En cuanto a la política interior, hizo el presidente una detallada exposición de los planes del Gobierno y del resultado de los acuerdos tomados en el último Consejo de ministros.

Ocupóse también del alcance y significación del homenaje rendido por los alcaldes a Su

Majestad el Rey, deduciendo de este acto algunas conclusiones.

Terminado el Consejo, firmó S. M. los nombramientos de presidente, vicepresidente y secretarios que han de constituir la Mesa del Senado, y que son los mismos que en la anterior legislatura.

Después del Consejo celebrado con S. M., los ministros se reunieron en consejo para cambiar impresiones respecto a los asuntos de actualidad política.

Hecha esta breve referencia del Consejo, el presidente nos dijo que mañana por la noche se celebrará probablemente Consejo de ministros.

Por la mañana no recibirá a los periodistas el jefe del Gobierno, haciéndole por la noche en el Ministerio de Fomento, al que acudirá a las siete el conde de Romanones.

Hey no ha recibido a los periodistas el ministro de la Gobernación. En su nombre, el subsecretario nos ha dicho que no tenía noticias que comunicar a la Prensa.

FIRMA DEL REY

Su Majestad el Rey ha firmado los decretos siguientes:

Marina.

Real decreto modificando el reglamento de maquinistas de la Armada.

Otro ascendiendo a contadores de fragata a los oficiales alumnos D. Miguel Rosedo Roure, D. Emilio Vele, D. Antonio García Argente, D. Ignacio Coello de Portugal y don Francisco Millán.

Idem íd. del maquinista primero D. Manuel Baña Conejero.

Guerra.

Destinando a los coroneles de Infantería don Julián Santa Coloma Olimpo, D. Pablo de Vega y Garro, D. Modesto Salgado y Díaz, D. Juan Jimeno Acosta, D. Félix Benedicto Barrachina y D. José Scanelles Ruano, y teniente coronel de dicha Arma D. Cecilio Martínez Forcada, para los mandos de los regimientos de Infantería de la Albuera, zonas de Gijón, Orense, Gerona, Teruel, Pamplona y batallón de Cazadores de Cataluña, respectivamente.

Destinando al coronel de Carabineros don Enrique Gutiérrez Calderón, y a los tenientes coroneles del mismo Cuerpo D. Antonio López Gisbert, D. Saturnio Salvador Lanuza, D. José Alsina Netto y D. Braulio Montero Estévez, para el mando de la quinta subinspección (Málaga), y de las Comandancias de Salamanca, Granada, Almería y Guipúzcoa, respectivamente.

Idem a los tenientes coroneles de la Guardia civil D. Cipriano de la Hoz Zufida, D. Antonio Torres López y D. Salvador Millán de Jesús, para el mando de las Comandancias de Pontevedra y Gerona, respectivamente.

CINEMATOGRAFO

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

Bolsa de Madrid

Table with columns: VALORES PUBLICOS, Día 20, Día 24. Includes sections for 4 por 100 perpetuo interior, 4 por 100 exterior estampillado, 4 por 100 amortizable, Obligaciones del Tesoro 4%, Ayuntamientos de Madrid, Bancos y Sociedades, Ferrocarriles, and Cambios sobre el Extranjero.

Se establece la restricción de nuestro reglamento para el giro interior relativa a la prohibición de que un remitente imponga en una oficina para un mismo destinatario, etc...

El límite es de 500 pesetas. Este límite es el adoptado por Bolivia en virtud de la autorización que expresamente le concede el artículo único del protocolo final del acuerdo de Roma.

El envío de las libranzas, que han de redactarse en castellano, se efectuará por mediación de las oficinas del Cambio de Madrid y de La Paz.

La fecha de inauguración será fijada de común acuerdo, una vez firmados por Bolivia los ejemplares arriba aludidos.

Academia de la Historia

En la última sesión se leyó la comunicación del marqués de Amposta trasladando la del marqués de Villalobar, ministro de España en Bruselas, con su Memoria sobre el curso de la testamentaria del correspondiente Sr. Dognée, y las operaciones actuales con relación a la herencia de bienes, libros y antigüedades que dejó a la Academia.

El director, P. Fita, presentó para el Museo del Cuerpo una «sexquibria» romana de 462 gramos de peso, encontrada cerca de Alarcos; el Sr. Hinojosa un ejemplar de los «Privilegios ordinaciones de las valls pirinencas», del señor Ferrán Valls Taberner, comprendiendo las del Valle de Arán; y el secretario accidental, Sr. Pérez de Guzmán, cinco volúmenes de reproducciones en facsímil de los diversos escritos de Americo Vespucci, sobre todo la «Lettera delle isole nuovamente trovate in quatro suoi viaggi, de 1504», y los «Paesi ritrovati et nuovo mondi» de 1508, enviado por el editor de Nueva Jersey Mr. Princeton.

La Academia facilitó al P. Fita por su reciente nombramiento de correspondiente de la Pontificia Academia Tiberina, de Roma, y se acordó llevase la representación de la Academia en el acto de la erección de la estatua del Sr. Menéndez y Pelayo en la Biblioteca Nacional.

Se acordó proponer al señor vizconde de Eza para la vacante producida en la Junta Superior de Excavaciones y antigüedades de Numancia por la muerte del Sr. D. Ramón Benito Aceña. Leyerón informes: el Sr. Becker, sobre las «Obras lemosinas de la Biblioteca de El Escorial»; el señor marqués de Foronda, sobre la «Geografía de España», de D. Rafael Ballester y Castell, y el director, P. Fita, sobre tres interesantes epígrafos romanos de Adra (Almería), uno de ellos poético.

Se aprobó el informe del Sr. Blázquez sobre concesión de la gran cruz de la Orden civil de Alfonso XII al general de Artillería D. Maximo Pascual de Quinto, autor de la «Historia de la Real Maestranza de Caballería de Zaragoza» y de la «Nobleza de Aragón», y feé elegido correspondiente en Méjico el marqués de San Francisco, D. Manuel Romero de Terreros y Vinent.

Bibliotecas públicas de Madrid

Horario para Otoño, Invierno y Primavera

Servidas por el Cuerpo facultativo de Archiveros, Bibliotecarios y Arqueólogos, se encuentran abiertas todos los días laborables, las Bibliotecas siguientes:

- Real Academia Española (Felipe IV, 2), de 9 a 13.
Real Academia de la Historia (León 21), de 12 a 17.

Archivo Histórico Nacional (Paseo de Recoletos, 20), de 8 a 14.

Instituto Geográfico, paseo de Atocha, 1, de 8 a 14.

Ministerio de Hacienda (Alcalá, 7 y 9), de nueve a catorce.

Biblioteca del distrito de la Inclusa (Ronda de Toledo 9), de 16 a 22.

Sociedad Económica Matritense, plaza de la Villa, 2, de 13 a 17.

Talleres de la Escuela Industrial (Embajadores, de 8 a 14.

Escuela de Arquitectura (Estudios, 1), de 8 a 12 y de 14 a 16.

Escuela Industrial (San Mateo, 5), de 13 a 13 y de 17 y media a 20 y media y los dominos, de 10 a 12.

Escuela de Sordomudos y Ciegos (Castellana, 63), de 9 a 12.

Escuela de Veterinaria (Embajadores, 70) de 9 a 13.

Facultad de Derecho (San Bernardo 59), de 8 a 14 y los domingos, de 10 a 12.

Museo Arqueológico Nacional (Serrano, 13)

Biblioteca Nacional (paseo de Recoletos, 20 de 9 a 18, y los domingos, de 10 a 13.

Espectáculos para mañana

REAL.—No hay función.

ESPAÑOL.—A las diez, La maja de Goya Una buena vara.

PRINCESA.—A las nueve tres cuartos, La chiquilla.

COMEDIA.—A las diez, El infierno. A las seis, cinematógrafo.

LARA.—A las diez, El amigo Carvajal y Pastora Imperio.

A las cinco y media, La señorita de Trévez y Pastora Imperio.

ESLAVA.—A las seis, Ellustre huésped y Goyesca.

A las diez, La dama de las camelias.

APOLO.—A las seis, El señor Pandolfo. A las diez, Diana cazadora.

A las once y tres cuartos, El café cantante.

ARZUELA.—A las seis, La Embajadora. A las diez, Las golondrinas.

COMICO.—A las diez, El millón de pesos. A las seis, El millón de pesos.

REINA VICTORIA.—A las seis, La mujer divorciada.

A las diez y media, El último mosquetero.

COLISEO IMPERIAL.—A las cinco y media, El pecado de Sor Benedicta.

A las seis y media, De mala raza.

A las nueve y media, películas.

A las diez y media, Los Gabriele y El demonio son los hombres.

NOVEDADES.—A las seis, La alegría del batallón.

A las siete y cuarto, La Eva ideal.

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

A las diez y cuarto, Carcereras.

A las once y tres cuartos, La chicharra.

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

CHANT ECLER.—Todas las noches, cosa triunfo de la Chelto.

CINE IDEAL.—Todos los días estrenos de interesantes películas Desde las cuatro y media

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

IMP. DE MARTÍNEZ DE VELASCO. PIZARRO, 15

Vertical text on the left margin: is masas, la a que, mporado, balance, inmen-...

EL COLONO DE AMERICA

FENIMORE COOPER

(CONTINUACIÓN)

Hace poco tiempo que tú habitas en el valle de la Chotacabras, para que puedas tener una idea de aquella señora cuando joven.

ci a la mujer que ahora es la madre de mis hijos. Muchas mujeres hermosas he visto en mi vida, pero nunca una que igualase a la del capitán hasta el día del incendio. Muchas veces has oído hablar de la pérdida que entonces tuvo, y desde este punto su hermosura ha sido como la de las hojas del otoño.

La enorme extensión del pino y sus nudosas raíces encubrían el grupo encogido a su pie; pero divisaron pronto las elevadas estaturas de Meek y del alférez, y el que guiaba a los recién venidos se encaminó hacia ellos.

trarse con los dos colonos. A pesar de que los intereses que tenían ocupados los pensamientos de una y otra parte eran de la mayor importancia para cada una, no causó al pronto el encuentro una gran admiración ni a unos ni a otros.

(Continuará.)



# IBARRA Y COMPANIA SEVILLA

## VAPORES DE LA COMPANIA

Cabo Roca, 1.582 toneladas; Cabo San Sebastián, 1.583; Cabo de la Nao, 1.558; Cabo Trajora, 1.496; Cabo San Martín, 1.361; Cabo Espartel, 1.249; Cabo San Vicente, 1.817; Cabo San Antonio, 1.991; Cabo Quejón, 1.691; Cabo Peñas, 1.691; Cabo Pales, 1.697; Cabo Trafalgar, 1.518; Cabo Ortegá, 1.453; Cabo Creus, 1.421; Cabo Prior, 1.020; Cabo Silleiro, 1.026; Itálica, 1.070; La Cartuja, 808; Triana, 748; Vizcaya, 831; Ibaizabal, 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 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 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-Furness (antes Naval construction and Armaments Co. Ltd. at Ass. 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 Grayford; fábrica de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de las Armas Co. Ltd. Placencia-Guipúzcoa-España); fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham; fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockholm (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 2.200 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; «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 13.500 toneladas y 23.500 caballos; «Sentinel» y «Kl 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 toneladas y 30.000 caballos; «Vengeance», buque de combate de primera clase, de 12.950 toneladas y 13.500 caballos; «Hague», 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; «Niob», 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 Japan», 8.000 toneladas y 10.000 caballos. Ad más desde el año 1873 hasta la fecha, se han construído 70 buques de distintas clases.

## Colegio del Cardenal Cisneros Costanilla de Santiago, 6, 1.º

DE 1.ª y 2.ª ENSEÑANZA

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 1910 obtuvieron nuestros alumnos:

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

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

ALUMNOS MEDIO-PENSIONISTAS Y EXTERNOS

## Carreras Militares Inglés Práctico-Marítimo

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

FOR

### D. RAFAEL ROCAFULL

Capitán de la Marina Mercante.

Otra 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.—Cádiz.

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

## VAPORES CORREOS TRASATLANTICOS

# 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 Id.  
«CADIZ» . . . . . de 7.500 Id.  
«VALBANERA» . . . . . de 7.500 Id.

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.

Salidas de Barcelona cada veinte días.

Agencia en Madrid: Sr. D. Gustavo Laspés, Zetuán, 14.

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

### 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 Id.  
«MARTIN SAENZ» . . . . . de 5.500 Id.  
«PIO IX» . . . . . de 6.000 d.  
«CATALINA» . . . . . de 8.000 Id.  
«BALMES» . . . . . de 6.500 Id.

# 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, MEXICO

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-MEXICO

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 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 África.

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

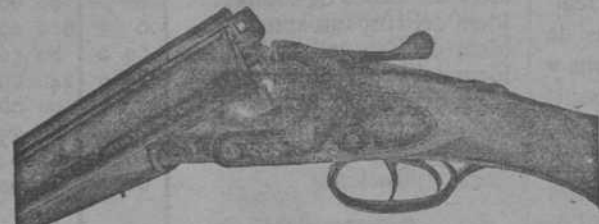
### LINEA BRASIL-PLATA

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 Fielatos  
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, sea 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 Ptas. 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

Comparad la escritura de la maquina

# YOST



# YOST

No tiene cinta.

con todas las demás.

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