

# DIARIO DE LA MARINA

Periódico Independiente

AÑO XLVII

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

Madrid, Martes 9 de Febrero de 1915

DOS EDICIONES DIARIAS

Número 14.160

## La cuestión palpitante

Encontramos perfectamente justificada la expectación que ha despertado en el mundo la noticia de que el Almirantazgo alemán se dispone a destruir cuantos buques tratan de llegar a las costas inglesas.

Los perjuicios que van a sufrir los intereses comerciales de todas las naciones, solamente con la alarma causada por ese anuncio, son lo bastante grandes para que dicha expectación sea natural y lógica.

No sucede lo mismo con las discusiones que este asunto ha provocado. Alemania viene sometida a un riguroso bloqueo marítimo, y a nadie se le ha ocurrido nada en contra de los vejámenes que aquél traía consigo para todos, salvo la célebre nota de los Estados Unidos, aparecida cuando ya las cosas pasaron de cierto límite.

Los hombres llega nos a acostumbrarnos a las ideas y hasta a los sufrimientos más duros, y esto hace que el dominio inglés sobre los mares se acepte como cosa inevitable y nada reñida con la práctica de la diaria existencia. Es elemental, por lo tanto, que el Gobierno de Berlín proceda con perfecto derecho al responder al golpe con el golpe, al bloqueo con el ataque submarino que acaba de anunciar.

Respecto a la eficacia material de la medida, cuantas opiniones escuchamos, algunas de ellas muy valiosas, insisten en conceder poco valor a lo que puede llevarse a cabo, como hemos adelantado nosotros fundándonos en la corta experiencia que existe sobre el problema.

El canal de la Mancha constituye, por su poco fondo y la naturaleza de sus costas, un campo ideal para la acción de los submarinos, difícil de encontrar en ninguna otra parte. Allí, esos modernos aparatos disponen de bases para efectuar pequeñas reparaciones y hallar algún descanso en el seno mismo del mar.

Con todo eso, el radio de acción de esas navas especiales será siempre corto y se impondrá su frecuente recalada a las bases verdaderas, que podrán ser sometidas a una eficaz vigilancia marítima y aérea, dados los elementos de que dispone el Almirantazgo inglés.

Este hallará medios, seguramente, para limpiar el mar de Irlanda de la presencia de los submarinos. Cual elegirá entre los varios que los técnicos aconsejan es difícil predecirlo, y claro es que no ha de hacerlo público hasta que sus efectos lo denuncien.

Se considera casi imposible el que los pequeños barcos tudecos logren otra cosa que meter miedo a los armadores, y aunque esto sea bastante grave y nada despreciable, la necesidad y el lucro serán acicate suficiente para que llegue a Inglaterra cuanto en ella sea preciso.

Los sucesos que se avencinan han de ser de una gran enseñanza para el porvenir, puesto que hemos de ver de una vez lo que puede esperarse de la acción de los ataques submarinos, llevados a efecto con la pericia y el valor que los oficiales germánicos han de llevar a la empresa.

Mas no hay que hacerse ilusiones, que serían muy consoladoras para los países pobres. Las leyes de la Naturaleza son inmutables y no ceden ante los inventos humanos.

Al submarino le sucederá lo que al dirigible: que no podrá dar de sí más que lo que le permitan sus condiciones de visualidad, de maniobra, de radio de acción y de transporte de medios ofensivos.

Harán daño, qué duda cabe; pero no causarán el efecto constante, inevitable y decisivo que llevan a cabo los buques a flote de la nación que llega a poseer el dominio del mar por la potencia de sus recursos militares.

Peral, el precursor hispano de este invento, a quien hoy se olvida al hacer su historia retrospectiva, hablaba de su barco diciendo: «que era una *defensita* para los puertos».

Y algo más ha resultado; pero no mucho, a juzgar por lo que ha hecho en los encuentros del mar del Norte, donde pudo emplearse por ambos combatientes sin ninguna dificultad.

## Las construcciones navales

En el Senado se han presentado al proyecto de bases navales las siguientes enmiendas: Los Sres. Rengifo, Loygorri y Gasset, para la creación de una escuadra aérea, dedicando a ello 12 millones de pesetas.

El Sr. Carranza, pidiendo se construyan cinco cruceros rápidos tipo «Calliope», un yate real, un buque para conducir petróleo, un transporte de 2.000 toneladas, dos buques para depósitos, que acompañen a sumergibles, el arreglo del *Giralda* para este destino, y que se establezcan aeródromos y estaciones navales de aviación.

Nuevas construcciones: tres cañoneros, minas automáticas, tres grandes remolcadores, dos más pequeños, seis lanchas para remolque y dos machinas flotantes.

Pide además las obras necesarias en la boca de Santi Petri, dejándola en tres metros de agua en bajamar, y un buque especial para suspender los sumergibles del fondo.

El Sr. Concas, pidiendo se construyan, en lugar de cuatro cruceros rápidos, tres cruceros, un yate real, un buque transporte de petróleo, y la transformación del *Giralda* en buque hospital, y en lugar de seis cazaterpederos y 28 sumergibles, cuatro cazaterpederos, 20 sumergibles y algunos aerohidr. p'anos.

## Justa consecuencia de una ley

Por ley de 7 de Enero actual se redujo el tiempo de permanencia en los empleos de teniente para las Escalas de reserva de la mayor

ser muy pocos los actuales capitanes con veintitrés años de oficial, y menos aún los que por su situación y destino pudieran disfrutarlos.

Esperamos, pues, de la rectitud y compañerismo de los militares, diputados y senadores, así como de la Prensa política y profesional, acojan con verdadero interés esta idea, que compensará en parte perjuicios sufridos por un grupo de capitanes, compañeros muchos de ellos de promoción y colega de algunos que ostentan ya el entorchado.

Nemo

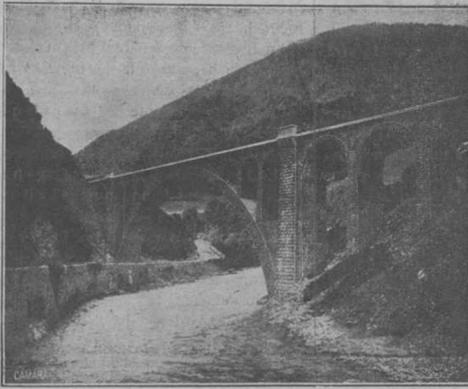
## HUELGA SANGRIENTA

### Agresión a la Benemérita

Logroño, 8.—Anoche los obreros del campo celebraron en Cenicero una reunión, en la que adoptaron el acuerdo de declararse en huelga y plantearla en términos de violencia.

Así lo realizaron esta mañana, y al comunicarlo el alcalde al gobernador civil de la provincia, dió orden esta autoridad de que salieran para aquel pueblo fuerzas de la Benemérita.

No pudo, sin embargo, evitarse una san-



EL VIADUCTO DEL ESCAT, DE 58 METROS DE LARGO, CONSTRUÍDO PARA LA NUEVA LÍNEA FÉRREA FRANCO-ESPAÑOLA



VISTA GENERAL DE LOS TALLERES Y DEPÓSITOS DE PIEDRA, CERCA DEL TÚNEL DE SOMPORT, EN EL LADO DE FRANCIA

parte de las Armas y Cuerpos del Ejército, haciendo extensivos sus beneficios a la de Infantería de Marina, y con arreglo a sus preceptos todos los primeros tenientes obtendrán el empleo de capitán a los trece años de oficial, sin duda por estimar con razón suficiente este tiempo para obtener aquella modesta categoría.

Reconocido el principio, lógico es admitir sus consecuencias, sobre todo cuando de no hacerlo así se inferiría gravísimo daño a la equidad y se podría hacer creer merecían unos, dentro de un mismo Cuerpo militar y unas mismas categorías, más miramientos y atenciones que otros, lo cual estaría en abierta contradicción con el concepto y misión del Estado, que es ante todo y sobre todo órgano del Derecho, hijo a su vez de la equidad.

Existen hoy en dichas Escalas del Ejército y de Marina algunos capitanes y tenientes de navío que sin culpa suya, y sólo por la marcha natural de los escalafones, han permanecido muchísimo más de los trece años de oficial subalterno, siendo, sin embargo, relativamente modernos como capitanes, por lo cual es justo y equitativo, sin alterar por eso el escalafonamiento ni perjudicar a ninguno, reconocerles a lo menos para los efectos del cobro de gratificaciones de antigüedad y otros análogos como tiempo de efectividad de capitán el que hayan permanecido de tenientes después de cumplir trece años de oficial, hoy suficientes para ser capitanes; es decir, que puedan percibir aquella pequeña gratificación a los *veintitrés años* de oficial, cosa que nadie estimará abusiva y que es lo mismo que se hizo cuando se redujo el tiempo de segundo teniente, pues sabido es que hoy los primeros cobran dicha gratificación a los doce años de oficial, como si tuvieran diez de empleo, aunque sólo cuenten días, como alguno que conocemos, que empezó a cobrarla el mismo día de su ascenso.

Tan justa y modesta pretensión no necesita en rigor más fundamentos; pero por si los necesitara, baste decir que en el Ministerio de Marina, por lo menos, atendiendo al espíritu de la ley, se le dieron ya efectos retroactivos, señalando con arreglo a ellos antigüedades anteriores a su fecha, y que, en cuanto al aspecto económico del asunto, no puede ofrecer dificultades, pues aparte de haber crédito presupuesto para esta clase de aumentos de sueldo, el gasto sería relativamente insignificante por

griente colisión entre la Guardia civil de aquel puesto y los huelguistas.

Estos opusieron a la descarga de un carro, así como también a que el vehículo continuara hacia la estación.

Los obreros apalearon a los conductores del carro, que pertenece a D. Rafael Carrera, de Madrid, dueño de las Bolegas riojanas.

Intervino la Guardia civil y logró de momento apaciguar los ánimos.

Poco después llegó al lugar del suceso don Alfonso Rujanda, presidente de la Sociedad de propietarios, que no cuenta con la simpatía de los obreros, quienes le hicieron objeto de una agresión.

De nuevo mediaron los de la Benemérita, y la contienda se generalizó. Atacados por los huelguistas, los cuatro guardias civiles vieron obligados a disparar, y acometidos con verdadera saña por los anotinados, resulto muerto de una puñalada en el corazón el guardia Dámaso Sánchez, gravemente herido el cabo Simón Añez y con lesiones menos importantes el guardia segundo Ambrosio Terrazas.

Ignórase si hay algún herido entre los obreros; pero según declara el guardia que ha resultado ileso, él disparó su cargador, y supone que lo propio hicieron los demás.

A Cenicero trasladáronse el gobernador civil de Logroño, el fiscal de la Audiencia y el coronel subinspector de la Guardia civil.

El juez de instrucción, que había comenzado a instruir diligencias, se ha inhibido a favor de la jurisdicción militar.

Se ha detenido a muchos obreros: a los que por diversos indicios se les cree culpables de la agresión a los guardias, y también ha sido encarcelada la Junta del Centro obrero

## Los terremotos de Italia

Veintiocho días entre los escombros.

ROMA, 8.—Dicen de Avezzano que los soldados que descombran las ruinas de los edificios hundidos por el último terremoto, sacaron anoche de los escombros, en Paterno, a un individuo llamado Miguel Caiolo, bueno y sano, que ha permanecido apresado entre unos paredones sostenidos por unas viguetas desde el día 13 de Enero hasta anoche.

Ha manifestado que recogía agua de lluvia, con la cual se ha mantenido exclusivamente durante el mes que ha permanecido enterrado.

## DEBATES PARLAMENTARIOS

### EL PROYECTO DE CONSTRUCCIONES NAVALES Y HABILITACIÓN DE PUERTOS MILITARES

#### Discurso del Sr. Izquierdo Vélez

Intervino ayer en la discusión de este proyecto de ley para contestar a alusiones del joven y elocuente senador por Canarias Sr. Izquierdo Vélez, pronunciando un notabilísimo discurso, al que la Cámara concedió gran atención.

He aquí, transcritas literalmente, algunas de las interesantes manifestaciones del distinguido orador:

Si no hubiera yo tenido el honor de ser aludido por mi ilustre y querido amigo el señor general Concas; si no representara la provincia que represento y no tuviera en todo momento y en toda ocasión presente el conjunto nacional, las partes todas que integran a España, es muy posible que no hubiera intervenido en esta discusión, y, cual corresponde a mi modestia, me hubiera limitado a escuchar, aprendiendo lo que vosotros dijerais. Pero como el proyecto que discutimos tiene por objetivo único, por finalidad plausible y hermosa (se-

El Gobierno, dice el señor ministro de Marina, se propone crear una Marina esencialmente defensiva, para garantizar nuestro territorio. No sé si habrá interpretado bien las elocuentes palabras del señor ministro de Marina en la otra Cámara. Pues bien, señores senadores, aparte de otras muchas consideraciones que me obligan a protestar de este criterio de Gobierno, y a oírlo con pena y profundo sentimiento, porque he creído siempre y creo ahora que pueblo que tiene por aspiración la defensiva, es pueblo que se extingue, es pueblo que muere; tengo que decir al señor ministro de Marina y al Gobierno de S. M., que este proyecto no satisface la necesidad nacional en su aspecto mínimo de garantizar el territorio.

Os habéis olvidado de que allá, en las lejanas aguas del Atlántico, existe una provincia española admirablemente situada, estratégicamente situada, bajo el aspecto comercial y el militar. Os habéis olvidado de que esta parte integrante del territorio nacional es una presa valiosísima, apetecida por todos los pueblos de Europa, y como os habéis olvidado de esto habéis creído que con el proyecto presentado bastaba para la garantía del territorio nacional.

Breves palabras bastarán, seguramente, señores senadores, para llevar a vuestro convencimiento la ineficacia de este proyecto para la garantía de la integridad nacional, para la garantía del edificio nacional. (Muy bien, muy bien.)

Dada la distancia que separa a Canarias de España, aquella pequeña escuadra auxiliar de la Marina defensiva que, a base del *España* y de sus semejantes proyecta completar el señor ministro de Marina, seguramente no podrá aventurarse en el Atlántico, porque carecerá de potencia para ello, para ir a romper el bloqueo a que seguramente en caso de guerra sujetaría el enemigo a la provincia que represento. La Marina defensiva, aun teniendo en Canarias bases y todos los elementos para sus fines, que seguramente no los tendrá, no será nunca medio bastante eficaz para romper o impedir ese bloqueo, porque sabe S. S., mejor que yo, que los elementos ofensivos de esa Marina defensiva tienen un poder y un radio de acción muy limitado, y siendo esto así, señor ministro de Marina, ¿qué ocurrirá desde el primer día en que se declare una guerra en la provincia que represento? Pues que esa provincia, desde aquel instante, quedará prisionera, prisionera y esclavizada a una pasividad horrible, mil veces peor que la muerte, que es gloria y redención cuando se alcanza por la Patria. (Muy bien, muy bien.)

No sé si estaré equivocado en esta apreciación mía de las cosas; pero yo, que he asistido a todas las sesiones del Congreso, y he tenido el honor de escuchar la voz de S. S. y de la Comisión, no he encontrado razonamientos que me convencieran de lo contrario, y mientras no me lo demuestre S. S. o algún dignísimo individuo de la Comisión, tengo que entender que estos elementos defensivos de la Marina carecen de eficacia para el fin que se propone S. S. y el Gobierno, porque una provincia como la de Canarias, dada su situación con respecto a la Península, no tiene garantizada su libertad, su independencia, ni siquiera su vida, con estos elementos.

Voy a admitir, y es bastante admitir, que con aquellos elementos de la Marina defensiva que proyecta crear S. S. y que se asignen a Canarias para su defensa, hay bastante para evitar cualquier ataque; pero, señores senadores, es que esta provincia no necesita ser atacada para ser vencida, mejor dicho, para ser exterminada, porque sus habitantes, con aquel ejemplo de amor a la Patria de que siempre han dado pruebas, seguramente que, en caso de guerra, preferirían el sacrificio de la vida al bochorno de la rendición, y no mancharían jamás la historia de la Patria con un acto semejante. (Muy bien, muy bien.)

No me negará su señoría que no poseyendo nosotros otros elementos que aquellos que proyecta de la Marina defensiva, y aquella escuadra auxiliar que a base del *España* creara su señoría, la provincia que represento puede ser bloqueada a una distancia de la provincia y de la Península superior al radio de acción prudente eficaz de los sumergibles de la Marina defensiva; a una distancia de la Península, donde seguramente se pondrá la base naval de la escuadra auxiliar, que haga imposible dentro de lo razonable y prudente la intervención de esta escuadra en contra del bloqueo, y siendo esto así, convendría conmigo, señores senadores, en que el proyecto que presenta el Gobierno carece de eficacia para el fin que se propone de garantizar el territorio nacional.

Convencido de esto, persuadido de esto, y mucho más después de haber escuchado las autorizadísimas opiniones de los señores marqués de Pilares y Concas, ambos de una competencia técnica admirable, yo, como español, y como representante de Canarias, pido al Gobierno que traiga un plan completo de organización naval; un plan que no sea integrado sólo por medios o elementos defensivos, que al fin y al cabo son medios propios e incapaces sino un plan integrado por todos aquellos elementos que son precisos, necesarios para nuestra existencia nacional.

Y para terminar, señores senadores, y en apoyo, apoyo de calidad, a lo por mí dicho de que este proyecto no garantiza la integridad del territorio nacional, según nos asegura el Gobierno por boca del señor ministro de Marina, voy a dar lectura a las palabras pronunciadas por el dignísimo individuo de la Comisión Sr. Luaces contestando a' elocuente discurso de mi respetable amigo y correligionario el almirante señor marqués de Pilares: «Evidentemente, decía el Sr. Luaces, la costa española es muy extensa y quizás no bisten los 28 sumergibles para defenderla toda; desde luego si esa defensa se extiende a los dos archipiélagos que poseemos, es casi imposible...»

Termino, señores, reiterando mi ruego al Gobierno, y ya que tengo el honor de ver en el banco azul a su ilustrado presidente, encareciéndole no olvide a esta hermosa provincia que represento, ya que, por desgracia, en bastante olvido se ha tenido por la madre Patria; al extremo, señores senadores, que puede asegurarse que si se conserva unida a la escuela de España es debido tan sólo al amor que por ella sienten los hijos de aquel archipiélago, que en más de una ocasión por guardarle a este escudo dieron su noble sangre. (Muy bien, muy bien.)

En nombre de la Comisión contestó al señor Izquierdo Velez, defendiendo elocuentemente el dictamen, el Sr. Garay.

**Discurso del Sr. Palomo.**

El elocuente senador D. Luis Palomo, gran amigo de la Marina y entusiasta defensor de su engrandecimiento, consumió el tercer turno de impugnación del proyecto.

Pronunció un discurso elocuentísimo, como todos los suyos, que publicaríamos íntegro si dispuséramos del espacio necesario para hacerlo, seguros de que nuestros abonados lo leerían con verdadero deleite.

En la imposibilidad de reproducirlo en toda su integridad, damos a continuación algunos de los párrafos más esenciales:

Habla el Sr. Palomo: Señores senadores: Hemos tenido ya el honor de escuchar la autorizadísima opinión de las grandes instituciones de la Armada: los almirantes, los vicealmirantes; hablaron también los técnicos por el órgano elocuentísimo del ilustre ingeniero de caminos, competentísimo en toda clase de asuntos técnicos, el digno jefe en esta Cámara de la minoría en que milito; ha hablado con la vehemencia natural de la juventud y con el entusiasmo propio del que siente verdadero patriotismo, el cultísimo senador representante de la provincia de Canarias Sr. Izquierdo Velez; toca ahora intervenir en el debate, consumiendo un turno, a un modesto senador que nunca representa más que el sentido vulgar y que sólo pretende exponer la opinión profana, que también se necesita para poder formar juicio en todo asunto, y más aun en este tan importante para los altos intereses de la Patria.

La escuadra española, tanto desde el punto de vista militar como del mercante, es una exigencia inexcusable para la vida nacional. La tierra española, porque la naturaleza la creó así, está rodeada por mar; en ella influyeron siempre los pueblos que vivieron en el mar; las razas que buscaron comunión por los mares son las que vivieron en la Península, que nació entre dos mares y vivirá siempre por el mar y para la mar.

Desde aquel triste momento en que España perdió, hundióse en los mares, la escuadra que sarcásticamente se llamó «Invencibles», empezó, por desgracia, la decadencia de su poder naval. Más tarde, las circunstancias y la falta de energía en la opinión pública llevaron el poder naval al estado en que hoy se encuentra: destruido y olvidado, porque se han olvidado las grandezas de la Patria ante la Historia, y no se ha hecho justicia a los que quisieron consagrar sus energías a la defensa de la Patria, dentro de la Marina.

Es indudablemente, señores senadores, gran atributo, que habréis de perdonarme, que un profano se mezcle en asuntos técnicos; pero, como dice un respetable técnico, amigo mío, que divulga la ciencia, dándola a conocer en todas partes, ya hace tiempo que las recetas no se escriben en latín. Por lo tanto, es creencia mía que todos debemos formar juicio y atrevemos a hablar de materia técnica en todos sus aspectos.

La organización de una escuadra debe componerse de todos los elementos científicos llamados a constituirlos. Creo que nadie puede discutir que el acorazado de línea es el buque más fuerte y poderoso, el que puede producir mayor fuerza ofensiva y dar mayores resultados para la defensa de la Patria y de la escuadra; pero cuando no se venen medios para llevar a la construcción de una escuadra millones y millones, a fin de reducir el número de acorazados que una escuadra necesita, hay que limitar este número, que, según opinión del

ilustre señor marqués de Pilares, dignísimo vicealmirante de la Armada, deben ser doce de primera línea, para constituir una escuadra bien organizada.

Pues bien: para construir estos acorazados, incluyendo con los adelantos que hoy existen, son necesarios 100 millones de pesetas por unidad.

Los Estados Unidos han construido sus últimos barcos, el *Pensilvania* y otro, con un presupuesto de 103 millones de francos.

Resultaría, pues, que para construir sólo los acorazados necesarios para la escuadra, sería indispensable una suma aproximada de 1.200 millones de pesetas, siendo precisa otra suma de 1.000 millones, lo menos, para preparar en buenas condiciones las bases navales de España, ya que sin éstas sería inútil la escuadra, porque no podría abastecerse, ni carenar, ni limpiar, ni tener los almacenes y los elementos necesarios; aparte de que con el sostenimiento en tercera situación de esos acorazados costaría, durante su vida aproximada de unos veinte años, otros 1.000 millones.

De todo ello resulta que España, para tener esos 12 acorazados, sin contar los cruceros rápidos, los sumergibles, los cañoneros, los cazatorpederos y todas las unidades que exige la organización de una escuadra modelo, tendría necesidad de unos 5.000 millones de pesetas, y seguramente no habría bastante. ¿Es España en condiciones de gastar ese dinero?

Hay quienes creen que nosotros somos defensores de los sumergibles porque como no somos técnicos no podemos formar juicio del valor y la eficacia del submarino como arma de combate, y afirman que estamos completamente equivocados. Yo creo que no. Yo creo que el ilustre general Miranda, ministro de Marina, ha sabido colocarse en aquella situación de equilibrio que hace falta para poder determinar como puede España tener escuadra y cómo hay que empezar a tenerla; y aunque su opinión técnica—porque su ilustración nos es perfectamente conocida—ha de señalar seguramente el acorazado como primera unidad indispensable de combate, tuvo que retirar el proyecto de segunda escuadra, en el que se proponía un gran acorazado, porque era absolutamente imposible llevar los elementos económicos del país a su construcción.

Creo que es cosa completamente demostrada que las experiencias de la guerra han venido a acreditar mucho más el sumergible que la opinión de sir Percy Scott, y creo que ha estado acertadísimo el ilustre general Miranda al proponer el número de sumergibles que ha creído que se podían construir, suprimiendo, por ahora, los acorazados.

¿Cómo se podría desarrollar la alianza marítima con la Marina mercante, sin tener la protección y el apoyo de la Marina de guerra? Es imposible. Es necesario tener elementos de protección. ¿Cuáles pueden ser? Los cruceros rápidos, para responder en épocas de paz a esta necesidad, y en las de guerra a otras muchas que todos conocemos por la experiencia y la observación diaria que la actual guerra nos ofrece. Los cruceros rápidos son de absoluta necesidad en toda escuadra. Después, cuando vayan a formar parte de una escuadra de combate, tendrán que ir en la proporción necesaria, y en relación con la que vayan a combatir. No creo que es necesario hacer más observaciones por un profano sobre la conveniencia de la colección de los cruceros.

Hicido con mucho gusto la indicación del señor ministro de Marina de que serán de 4.000 toneladas los cruceros (El señor ministro de Marina: De que no llegarán a 5.000.) Yo creo que en el proyecto se consignaba que serían de 5.000 a 6.000 toneladas.

En el Congreso ha habido una discusión de talladísima e importante sobre este proyecto de ley. He seguido constantemente con atención las sesiones de aquella Cámara, leyendo después aquellos discursos y observaciones que llamaron más mi atención, y debo hacer desde luego elogios, según mi criterio, respecto al sentido elevado, cultísimo, del discurso del Sr. Alcalá Zúñiga, no sólo por su grandilocuencia, sino desde el punto de vista patriótico y del interés nacional; y sin tener relación con el diputado Sr. Mujía, cuyo discurso, desde el punto de vista técnico, es el más importante.

Del debate sostenido en la otra Cámara deduzco yo que estoy en lo cierto, que el proyecto es el que España necesita en estos momentos; que si el acorazado es indudablemente la unidad más importante y el rey de los mares en la guerra nosotros no lo podemos tener ahora; pero el sumergible es indispensable y podemos adquirirlo, y los cruceros rápidos son necesarios, no sólo en la guerra, sino en la paz. Cumpliendo los deseos y las recomendaciones de aquel hombre ilustre, de grandemente perdido para la Patria, el que tué mi querido y nunca olvidado jefe, y que siempre lo será en mi recuerdo, en mis sentimientos y en mi entusiasmo, el Sr. Canalejas, creyó que era conveniente que en el año 1910-1911 (no se escamen los señores senadores), por mi propia cuenta, no cumpliendo comisión alguna, ni retribuido con dietas, sino abonado sólo de mi bolsillo particular, concurrese a las maniobras de las escuadras inglesa y alemana. Siempre tuve afición a estas cosas de marina, desde muchacho, pues me crié en el río Guadalupe y en las playas de Cádiz y, por consiguiente, alguna afición al mar y a la Marina tenía que ser inculcada en mis propios sentimientos. Mi padre fué un modesto fundador de la mayor parte de las em-

presas de navegación sevillanas, y también en ellas tuvo que intervenir alguna vez. Todo esto era motivo para que mi cultura se irrigara por ese camino, claro es que dentro de límites modestos, porque no pretendo ser técnico.

Pues bien; el Sr. Canalejas, mi muy querido amigo y jefe, creyó que era conveniente que un profano, con cierta afición, pudiera informarle respecto a lo que eran las escuadras inglesa y alemana, su organización y sus servicios. Yo asistí a aquellas maniobras, y lo mismo en el Canal de San Jorge que en el Báltico, donde tuvieron lugar, recibí un cúmulo de atenciones y de consideraciones tales, que me abrumaron y no pude pensar al recibirlos que sólo las recibía por ser yo a quien se las tributaban, sino porque era allí un modesto representante de mi Patria, que estaba a bordo de un buque inglés, o de un buque alemán, y a quien hicieron objeto de deferencias tan extraordinarias, que todo aplauso será poco. A las maniobras inglesas no asistieron submarinos; no pude observarlos más que el día 6 de Septiembre de 1911 en las maniobras de la escuadra alemana en el Báltico. Concurrieron a ellas ciento sesenta y tantas unidades, entre las que se contaban ocho submarinos; yo tenía gran curiosidad por conocer estos barcos, por que experimenté una impresión muy triste cuando al lado de los caños de la Carraca había visto tirado el casco del submarino *Peral*, y yo me pensaba que cuando aquel o se abandonaba por los técnicos, era que no servía para nada. A pesar de todo esto, yo consideraba que la ciencia extranjera se había fijado en el invento de nuestro compatriota y que los técnicos continuaban el estudio de los submarinos en Francia, en los Estados Unidos, en Alemania, en Inglaterra y en Italia, y tenía verdaderos deseos de saber para qué servían y cuál era su misión.

Por de-gracia para mis deseos, no pude averiguar casi nada, porque en todos los demás barcos de la escuadra me dieron facilidades, al extremo de que en uno de ellos, en el *Gela*, yo ocupaba el camarote del segundo comandante, y también visité todas las grandes unidades; pero los submarinos no los pude ver; sin embargo, aunque de lejos, pude formar juicio acerca de su misión como elementos de combate; eran todos exactamente iguales, con su propia escotilla, una pequeña antena para la telegrafía sin hilos y una pequeña cubierta con una barandilla muy ligera para evitar que la tripulación, cuando el barco está en la superficie, pue la caer al agua. Pues bien: esos submarinos, en un momento determinado, volaron el casco de un gran acorazado que habían colocado cerca de una de las islas del Báltico; el explosivo debía ser poderosísimo, y de los efectos causados en aquel caso se puede juzgar de los efectos destructores de los torpedos disparados por los submarinos.

No olvidé aquella lección y consideré que el submarino es un arma de combate poderosísima, puesto que con una pérdida, si es que llega a haberla, relativamente exigua de hombres y de dinero, estas pequeñas unidades pueden acometer y destruir al más poderoso acorazado. Desde entonces me consideré como un aficionado, digámoslo así, al estudio de los sumergibles; procuré enterarme de esta materia en los libros, y, sobre todo, oyendo a los técnicos; pero como a los que tenemos que trabajar nos falta el tiempo para leer libros, yo se guí un procedimiento, del que ya me he hecho eco en esta Cámara en más de una ocasión, que es el de consultar a los sabios, a los técnicos, acerca de la materia que deseo conocer, pues algunas veces en una conversación de una hora se aprende lo que acaso no se hubiera aprendido en veinte días de lectura, además de que muchas veces, por el talento y por la veracidad e ciencia del que se expresa, se comprenden mejor aquella materia que por medio de la lectura.

Es digno de aplauso que se abra la boca de Sancti Petri con su gran caudal, para que los buques puedan utilizarla, cosa que es necesaria, y desde el punto de vista estratégico de gran importancia.

Yo creo que es indispensable utilizar la bahía de Cádiz, porque resulta un poderoso elemento de la b de naval; fué el primero, el más antiguo y el de mayor trascendencia.

Nosotros, en alguna ocasión, no pudimos construir baterías en Sierra carbonera, ni tener un arsenal en buenas condiciones, y no se crea que consuro nada; es que lamento lo que a España le ocurre. En todas esas cosas estoy completamente conforme.

Es digno de aplauso, y aun no he entrado en las bases navales, y es de muy alto interés para el bien del país y para el desarrollo del intercambio de sus productos con los demás países, y para la Marina mercante es de gran importancia, repito, el que se procure que por el Ministerio de Fomento se haga un dique de capacidad suficiente en la bahía de Cádiz, y no estoy conforme con el señor marqués de Pilares en lo que dice S. S. respecto a que no se deben hacer los diques de tanta capacidad, pues yo siempre he procurado y en algunas ocasiones he pedido, como sabe mi querido amigo el Sr. Labra, que el puerto de Cádiz tuviera un dique de grandes dimensiones y en condiciones suficientes para que pudieran hacer escala en él los buques de mayor tonaje y capacidad, como los que tienen esas Compañías de verdadero lujo, las inglesas, las alemanas y las líneas francesas, porque siendo Cádiz el punto de Europa más inmediato a América, puede tener con ella más fácil comunicación, y siendo Cádiz también el punto de comunica-

ción mejor para el centro de Europa, podrían venir a su puerto los buques de mayor capacidad y de lujo, para desembarcar allí a los turistas, y si Cádiz tuviera un buen dique, podrían también los buques de 50.000 toneladas, como el *Imperator*, para llevar fondos.

Por consiguiente, es necesario que se haga un dique de gran capacidad para los buques que tienen mucho desplazamiento, como el *Mauritania* y el *Olympia*, que son del mismo tipo del *Titanic*, que se perdió, cuyos buques son de mayor tamaño que los de guerra. Por

estas consideraciones digo que es digna de aplauso la resolución del Gobierno de autorizar al señor ministro de Fomento para que estudie la construcción de un dique de estas condiciones en Cádiz, que seguramente ha de ser muy productivo para la riqueza pública y para el desarrollo de nuestro comercio en América.

Al llegar el Sr. Palomo a este punto de su discurso, se suspendió el debate, quedando en el uso de la palabra para hoy.

**LA GUERRA EUROPEA**

**INFORMES OFICIALES**

**Las operaciones en Francia**

**Comunicados del Gobierno francés.**

PARIS, 8.—Esta tarde se ha facilitado el siguiente telegrama oficial:

«En la noche del 6 al 7, algunos destacamentos alemanes atacaron en la región de Neuport, siendo rechazados.

Del mar al Oise hubo duelo de artillería, de bastante violencia en la región de Guinchy (Oeste de La Basée).

Al Sudeste de Carenchy, los franceses, en un golpe de mano, se apoderaron de una trinchera alemana, volándola con minas.

Los defensores de la trinchera fueron muertos o hechos prisioneros.

En el frente del Aisne, así como en la Champagne, hubo intermitente duelo de artillería.

En algunos puntos, el tiro de la artillería francesa ha sido muy vivo.

Al Oeste del saliente 191, al Norte de Massigis, el fuego de la artillería francesa contrarrestó un ataque alemán.

En el Argonne, cerca de Fontaine-Madame fué rechazado un ataque alemán.

El Bagatelle se entabló esta mañana una violenta lucha, a cuyo fin los franceses habían mantenido todas sus posiciones.

En el resto del frente no hay nada que señalar.

El telegrama de las diez de la noche dice así: «En la noche del 6 al 7, el enemigo hizo estallar tres hornos de una mina en La Basée, delante de las casas del pueblo que nosotros ocupamos. Dos compañías y media fueron lanzadas al asalto de nuestras posiciones, pero no pudieron pasar de los embudos formados por la explosión.

Durante la tarde del día 7, un contraataque ejecutado por una de nuestras compañías arrojó al enemigo de aquel lugar, que nosotros hemos fortificado inmediatamente; los alemanes han dejado sobre el terreno 200 muertos.

Al Norte de Muzilles Hurlus, en la noche del 7 al 8, nos hemos apoderado de un bosque donde el enemigo estaba sólidamente establecido.

En la Argonne, la acción de la Infantería entablada en Bagatelle se ha prolongado durante toda la noche del 7 al 8. Los alemanes, después de haber logrado progresar, sólo ocupaban el día 8, al despuntar el alba, algunos pocos elementos de nuestra línea más avanzada, alrededor de los cuales ha continuado la lucha todo el día.»

**Del Cuartel general alemán.**

ROMA, 8.—El parte del gran Cuartel general alemán, publicado hoy en Berlín, dice que al Sur del canal de La Basée continúa aún la lucha alrededor de la trinchera recientemente perdida por los alemanes. Una parte ha sido ya recuperada.

En el Argonne, los alemanes tomaron una parte de las fortificaciones francesas.

En las demás partes del frente no ocurrió nada digno de mención.

**La guerra en Oriente**

**Comunicados del Gobierno ruso**

PARIS, 9.—De San Petersburgo transmiten el siguiente despacho oficial:

«Regístranse violentos combates en la Bukovina, favorables para los rusos, que han capturado numerosos prisioneros y tomado cañones, morteros y ametralladoras.

En Prusia oriental hubo ataques de los alemanes, que fueron rechazados.

En la orilla derecha del Vístula se han librado escaramuzas favorables a los rusos.

En la orilla izquierda del mismo río, los rusos progresan cerca de la aldea de Komidny y han bombardeado eficazmente a una columna alemana; el enemigo huyó, abandonando mucha artillería.

En los Cárpatos, los rusos han roto la resistencia enemiga en las posiciones fortificadas.

**INFORMES NO OFICIALES**

**Interrupción del tráfico.**

ROMA, 9.—La Prensa de Berlín publica un telegrama de Copenhague en el cual se asegura que ha quedado interrumpida casi por completo la importación de trigo por la carestía de los flotes. En el mercado de la Plata se ha elevado a 75 chelines la tonelada.

Noticias del mismo origen dicen que los pasajeros del trasatlántico *Lituania* han declarado que al acercarse el buque a la costa de Irlanda recibió una orden radiotelegráfica del Almirantazgo británico para que izara la bandera norteamericana.

**Italia y el bloqueo.**

ROMA, 9.—La decisión del Almirantazgo alemán declarando que las aguas inglesas constituyen zona de guerra ha producido una gran emoción en los círculos comerciales italianos. Los aprovisionamientos de carbón son, en efecto, muy restringidos en Italia, y los precios han alcanzado a veces hasta 36 francos la tonelada.

Se teme que la amenaza alemana paralice completamente la importación del carbón y llegue a poner en peligro la industria italiana.

**La lucha en Flandas.**

El tiempo, más favorable en Flandas, ha permitido dar cierto desarrollo a las operaciones a lo largo del litoral.

Sabido es que el enemigo está formidable-

apoderándose de cinco ametralladoras, dos cañones y numerosos prisioneros; son éstos el comandante del tercer regimiento de Honveda, 47 oficiales y 2.516 soldados.

En los desfiladeros de Ujok, Tukolka y Res Sid han sido rechazados algunos ataques del enemigo.»

**Formas del Gobierno austriaco.**

ROMA, 9.—Un telegrama oficial de Viena, que reproduce el parte del Estado Mayor, dice que no hay cambio notable en la Polonia rusa y en la Galitzia occidental.

En el frente de los Cárpatos, en cambio, la lucha continúa con gran empeño.

En la región de la Bukovina meridional, las fuerzas austriacas siguen avanzando con grandes ventajas y obligando a los rusos a retirarse. Ayer las noticias oficiales han registrado 1.200 prisioneros rusos, y se ha apresado gran número de pertrechos de guerra.

No hay nada de nuevo que señalar en el teatro meridional de la guerra.»

**Del Cuartel general alemán**

ROMA, 9.—Parte del gran Cuartel general: «En la región Este de los lagos masurianos y en la Polonia, al Norte del Vístula, tuvieron lugar encuentros de carácter local, con éxitos para los alemanes.

En el resto de la línea de batalla nada hay que consignar.»

**La guerra en el mar**

**El uso de bandera neutral.**

LONDRES, 9.—El Ministerio de Negocios Extranjeros ha publicado la siguiente nota:

«El uso de banderas neutrales se puede practicar con ciertas restricciones, como *ruse de guerra*, tienen lo por único objeto, en el caso de un barco mercante, el de obligar al enemigo a utilizar los métodos reglamentarios, conveniéndose personalmente de la nacionalidad del barco y de la clase de su cargamento antes de capturarlo y llevarlo ante un Tribunal de presas.

El Gobierno británico siempre ha autorizado a los barcos de otras nacionalidades a usar la bandera británica con el legítimo objeto de evitar una captura.

Esta práctica, no sólo no establece ninguna violación del derecho internacional, sino que también ha sido reconocido por la ley de la Gran Bretaña las reglas internacionales, las costumbres de guerra y razones humanitarias que obliga al beligerante a averiguar la nacionalidad del barco mercante, así como su cargamento, antes de capturarlo.

Alemania no tiene derecho alguno a desatender esta obligación destruyendo barcos y tripulaciones no combatientes y su carga, como lo ha anunciado. Su intención de llevar esto a cabo no es ni más ni menos que un acto de piratería en alta mar.»

**El Tribunal de presas.**

PARIS, 9.—El Consejo de presas ha emitido dictamen acerca de cinco capturas de barcos alemanes efectuadas por la Marina francesa.

Las sentencias, que han sido favorables a los aprehensores, han recaído sobre los siguientes buques:

*Porto*, vapor cargado con pirita de hierro, capturado en Cherburgo.

*Tsar Nicolás II*, petrolero, cargado de aceite mineral, declarado buena presa, excepción hecha de una parte de cargamento que una Sociedad belga ha reclamado.

*Baombek*, barco de vela, conducido a Brest. La carga ha sido entregada a su propietario.

*Martha Bookhan*, velero, llevado a Brest, declarado buena presa con su cargamento, que consiste en maderas exóticas.

*Frieda Halm*, buque de tres palos. La carga, perteneciente a una casa de Londres, ha sido devuelta; pero el buque se ha declarado buena presa.

El Tribunal tiene en estudio otros expedientes relativos a capturas de buques y de cargamentos, acerca de todos los cuales dictaminará en próxima fecha.

mente atrincherado en las inmediaciones de Ostende, no porque la posesión de esta ciudad tenga una gran importancia para los alemanes...

Hay que esperar, pues, que la resistencia alemana sea desesperada por ese lado, y los furiosos ataques realizados estos últimos días...

Los alemanes continúan igualmente reforzando sus líneas sobre el centro de su frente en Flandes. Tropas frescas han sido concen-

Un corresponsal del New York Herald dice que hay gran actividad de canoas auto móviles alemanas sobre los canales de la región de Ostende y de Brujas.

Importantes movimientos de tropas continúan realizándose en la Bélgica central. Trenes militares han pasado por Lieja, dirigiéndose hacia el Noroeste.

El primer ministro inglés ha declarado ayer en la Cámara de los Comunes que las bajas de todos los empleos en el teatro Oeste de la guerra ascienden hasta el 4 de Febrero a 104.000 aproximadamente.

En Polonia se está librando actualmente una de las más sangrientas luchas de esta guerra.

El general Hindenburg, sin considerar las grandes pérdidas de vidas, hace los mayores esfuerzos para apoderarse de Varsovia; pero los rusos no sólo han contrarrestado el formidable choque de los incansables ataques alemanes, sino que también han conseguido forzar el paso del río Bzura y emprender un importante movimiento de ofensiva...

Las Cortes SENADO

Sesión del día 9 de Febrero de 1915.

Se abre la sesión a las tres y media, presidiendo por el Sr. Santos Guzmán. Escasa concurrencia en escaños y tribunas.

Toman asiento en el banco azul el presidente del Consejo y los ministros de Gracia y Justicia y Marina.

Léida y aprobada el acta de la anterior, el ministro de Gracia y Justicia da lectura de varios proyectos de ley.

A continuación el Sr. Dato, de uniforme, lee un proyecto relativo a la aplicación de la ley referente a libertad condicional.

RUEGOS Y PREGUNTAS

El Sr. Alba (D. E.) solicita de la Mesa se ponga cuanto antes a discusión un proyecto de ley mejorando la situación de los funcionarios de Prisiones.

Se adhiere a este ruego el Sr. Armiñán. La Presidencia ofrece transmitir el ruego al ministro de Gracia y Justicia, que se ha ausentado.

ORDEN DEL DÍA

Se aprueban definitivamente los proyectos creando un Registro de la propiedad en Icod (Canarias), concediendo un crédito de 30 000 pesetas para costear el bronce para una estatua al Sr. Aguilera, conservación de monumentos arquitectónicos artísticos y bases para la ley de reclutamiento y reemplazo de las tripulaciones de los buques de la Armada y organización de reservas navales.

Las bases navales.

Sigue el debate sobre este importante asunto.

El Sr. Palomo continúa su discurso interrumpido ayer.

Trata del funcionamiento de la Sociedad Constructora Naval, opinando que se debe reformar el contrato que dicha entidad tiene con el Estado.

Vuelve a hablar nuevamente de las ventajas de los barcos pequeños, pues la guerra actual nos está demostrando la gran utilidad de los mismos.

Manifiesta que considera de gran necesidad el establecer en Cádiz la base naval del Mediterráneo.

Defiende con gran calor las bases navales, de las que dice que sin ellas no se puede aspirar a una escuadra.

Se hace eco de los rumores relativos a los defectos de España, y manifiesta que es preciso terminar con ellos, pues a lo que parece el acorazado aludido reúne todas y cada una de las condiciones que pueden desearse para un barco de combate.

Muéstrase partidario de que se establezcan bases navales complementarias, una en Baleares y otra en Canarias.

Dice que se deben fomentar en todo lo posible las industrias navales, y en especial las eléctricas y metalúrgicas.

Añade, refiriéndose a las tripulaciones de nuestros torpederos y destroyers, que éstas podían prestar excelentes servicios, si se prepara sen suficientemente en los su-nergibles.

Elogia calurosamente las dotes que adornan a la oficialidad de nuestra Armada.

Propone un voto de confianza para el ministro de Marina, con objeto de que el solo estudie los asuntos relativos a la construcción de la segunda escuadra.

Reseña las bases navales con que cuenta Alemania y otras naciones.

Insiste nuevamente en alguno de los puntos tratados ayer, y da por terminada su intervención en este debate.

El Sr. Cavestany, por la Comisión, le contesta, manifestando que la cuestión de que se trata, o sea la de reorganizar nuestro poder naval, es para España decisiva, y puede resumirse en las siguientes palabras: ser o no ser.

Expone que la guerra actual nos está demostrando que las pequeñas unidades dan resultados muy prácticos, y para demostrar lo que dice aduce algunas otras razones en defensa de aquéllas.

Defiende también al propio tiempo el proyecto que se discute.

Rectifica brevemente el Sr. Palomo, y se concede la palabra al Sr. Gimeno para contestar a alusiones.

Empieza manifestando su temor de que a pesar de las deseos de la nación todavía se tarde mucho tiempo en conseguir nuestro poder naval. La opinión—añade— está completamente desorientada en lo que se refiere a construcciones navales.

Por esto—dice—lo primero que debe hacerse es dar a esa opinión una buena orientación para desvanecer los infundados recelos que existen.

Opina que España, que en tiempos fué una de las naciones más poderosas y decididas, hoy teme a una guerra, y es porque desconfiaba de su poder naval y militar.

CONGRESO

Sesión del día 9 de Febrero de 1915.

A las cuatro en punto abre la sesión el señor Aparicio.

Los escaños, poco concurridos. Regular animación en las tribunas. En el banco azul, los ministros de la Gobernación y Gracia y Justicia.

RUEGOS Y PREGUNTAS

El Sr. González Vilart protesta del propósito atribuido al Gobierno de prohibir la exportación de los cueros.

La base en que se funda el Gobierno, y especialmente el ministro de la Guerra, influido por los zapateros, es la de que van a faltar cueros para suministrar a los fabricantes de calzado de Barcelona e Igualada.

Afirma que esto no es cierto, y está autorizado para decirlo por los fabricantes.

Opina que, antes de adoptarse medida ninguna, debe el Gobierno oír la opinión de las Cámaras de Comercio y la de todos los interesados.

El Sr. Giner de los Ríos se muestra contrario a lo pedido por el Sr. González Vilart, y asegura que los fabricantes de calzado son partidarios de la prohibición de exportar cueros, y refiere minuciosamente las gestiones que éstos han hecho y hacen, y el encargo que tiene de ellos para pedir la prohibición para evitar que llegue a carecerse de esa primera materia tan importante, y al mismo tiempo para remediar en parte la crisis del ramo de fabricantes de calzado.

Rectifica al Sr. González Vilart diciendo que puede adoptarse una fórmula que armonice los intereses de los dos intereses opuestos.

Interviene el ministro de la Gobernación para afirmar que el Gobierno no puede permanecer impasible ante la discusión que está desarrollándose entre dos diputados representando antes de dos intereses opuestos.

El Gobierno tiene el deber de intervenir para coordinar, para armonizar los intereses encontrados de dos industrias nacionales.

Refiere que en un Consejo de ministros se ocuparon, por iniciativa del ministro de la Guerra, de este asunto ante el temor de que llegase a faltar el cuero necesario para las necesidades del Ejército, y enumera en conjunto las medidas que el Gobierno ha adoptado o piensa adoptar para evitar este riesgo y para proteger los intereses públicos.

Rectifica el Sr. Giner de los Ríos, insistiendo en sus anteriores manifestaciones, y luego ruega al ministro de la Guerra que conceda a los antiguos cabos y sargentos segundos los beneficios de la ley que regula el ingreso en Inválidos.

Le contesta el ministro de la Guerra ofreciéndole ocuparse de este asunto con criterio favorable a esas pretensiones.

El conde de Romanones pide que en cuanto se apruebe el proyecto de ley acerca de las subsistencias, se discutan varios de los muchos asuntos que hay en la orden del día, y, sobre todo, el de reforma de la ley de Jurisdicciones y el de abolición en la Marina de la llamada misa del Espíritu Santo.

El ministro de la Gobernación contesta que el Gobierno se ha ocupado ya de estos dos asuntos, y que en efecto, de acuerdo con la Mesa, así lo procurará.

El Sr. Pedregal se adhiere al ruego del conde de Romanones, y pide que se discuta también el proyecto de rebaja de edades en el Ejército.

Así lo ofrece el ministro de la Guerra.

El Sr. Pedregal habla de las obras necesarias en el río Nalón para defender algunas fincas enclavadas en sus orillas, y otro ruego relacionado con la pesca del salmón, para evitar que este sabroso pescado desaparezca de aquellas rías de Asturias.

El ministro de Fomento ofrece tomar las medidas necesarias para evitar el peligro de las casas en el río Nalón, así como adoptar las precauciones más severas en favor de la pesca del salmón.

Mochero, el más práctico para campo y automóvil, se vende en el kiosco de la calle de Alcalá (frente al núm. 28.)

BOLSA DE MADRID

Table with columns: VALORES PÚBLICOS, Día 6, Día 8. Includes sections for 4 por 100 perpetuo interior, Al contado, 4 por 100 amortizable, 5 por 100 amortizable, Bancos y Sociedades, and Otros valores.

PALACIO

Tuvo audiencia con S. M. el Rey el señor Francos Rodríguez. Habló al Monarca para manifestarle que el último concierto de la Sinfónica, organizado por el Círculo de Bellas Artes, será benéfico, dedicando su producto a la Junta de Damas que preside S. M. para socorro de los heridos y familias de muertos en campaña.

La Comisión fué a ofrecer a S. M. la primera medalla conmemorativa del Centenario de la batalla de San Marcial, que ha sido acuñada. El Rey la aceptó y eligió mucho, rogando que felicitasen a su autor en su nombre.

Cumplimentaron a S. M. la Reina doña María Cristina la embajadora de Francia y el artista Pepito Arriola.

Notas políticas

LO QUE DICE EL PRESIDENTE

El jefe del Gobierno despachó esta mañana con S. M. el Rey, informándole de cuantas noticias e informes tenía el Gobierno, lo mismo de asuntos exteriores que de la política interior y debates parlamentarios.

Después despacharon con el Rey los ministros de Hacienda y Gobernación.

Al recibir a los periodistas el Sr. Dato nos manifestó que los presidentes del Senado y del Congreso, Sres. Azcárraga y Besada, están muy mejorados de sus padecimientos, aunque por la crudeza del día no asistirán hoy a las Cámaras.

Hablando de los debates parlamentarios, el jefe del Gobierno creía que hoy en el Senado se dedicará toda la sesión al debate de bases navales, para que éste pueda ser aprobado mañana. Se suprimirá esta tarde, para ello, las horas destinadas a ruegos y preguntas.

Las vacaciones de Carnaval durarán probablemente toda la semana, pues aunque el deseo del Sr. Dato es que sólo fuesen de tres días, parece que el deseo de gran número de diputados y senadores es el de que sea de toda la semana próxima.

Habitaciones

Se venden gabinetes elegantemente amueblados en casa particular. Precios muy económicos.

Fuencarral, 51 dupl., 1.º izq.

Espectáculos para mañana

- REAL.—A las 8 1/2, Payasos y Concierto. ESPAÑOL.—A las 10, La otra vida y Una buena vara. COMEDIA.—A las 9 3/4, La loca aventura. PRINCESA.—A las 10, El hombre que asesinó. COMICO.—A las 6 1/2, ¡Arriba, caballo moro! e Ideal recuelo. A las 11, La sobrina del cura. APOLO.—A las 6, Alicia, Troupe Perezoff y El entierro de la sardina. A las 10 1/2, Con toda felicidad, Troupe Perezoff, Una cena a la italiana en el restaurant Maxim de París y El entierro de la sardina. LARA.—A las 6, Por las tubas y Pastora Imperio. A las 10 1/2 (doble), Puebla de las Mujeres y Pastora Imperio. ESLAVA.—A las 6, Una buena muchacha. A las 10 1/2, León Zamora y Salamanca. CERVANTES.—A las 6 1/2, Lluvia de hijos. A las 10 1/2 (doble), Trampa y Cartón. COLISBO IMPERIAL.—A las 5 1/4, El rey de la casa. A las 6 1/4 (especial), Mariana. A las 9 1/2, Herida de muerte. A las 10 1/2, El cura de Longueval. NOVEDADES.—A las 6, La Venus moderna. A las 7 1/4, Los hombres que son hombres. A las 9 1/4, Poca-pena. A las 10 1/4, Las chulas de Madrid. A las 11 3/4, El siglo de oro.

IMP. DE M. MARTÍNEZ DE VELASCO. PIZARRO, 15

Páginas literarias

EL TURCO DE LA "COMMUNE"

(CONCLUSIÓN)

mitió ver en los Campos Eliseos masas de tropas con pantalones rojos. En seguida todo volvió a presentarse confuso. Creyó haberse engañado, y siguió haciendo disparos a más y mejor con su fusil.

De repente, la barricada quedó en silencio. El último insurrecto acababa de huir de ella soltando su postrer disparo. El turco, por su parte, no se movió. Agazapado y pronto a saltar, caló bayoneta y se puso a la espera de los cascos puntiagudos... ¡La infantería de línea! ¿quién llegó!...

Entre el sordo ruido del paso de carga gritaban los oficiales: —¡Rindete!

El turco tuvo un minuto de estupor, y luego dió un brinco, con el fusil al aire: —«¡Bono, bono, franceses!»...

En su inteligencia de salvaje, figurábase vagamente que aquel era el Ejército libertador, el del general Faidherbe o el del general Chaney, a quienes de tan largo tiempo atrás esperaban los parisienses. Por eso, ¡qué feliz era y como se relaja carcajadas, enseñándoles toda su blanca dentadura!... En un abrir y cerrar de ojos rompió la barricada. Rodearonle a empellones.

—¡A ver tu fusil! Su fusil estaba caliente e todavía. —¡A ver tus manos!

Sus manos e iban negras de pólvora. Y el turco se las enseñaba con orgullo, sin cesar en sus risotadas. Entonces le empujaron contra una pared, y ¡pum!...

Murió sin haber comprendido nada.

Alfonso Daudet.

Un caso clínico

Literalmente rodeada por un cerco de jardines de ensueño, alzábase, grácil la pintoresca «Villa Hortensia», en los alrededores de Niza, es una moderna Capua, sin natorio de neuróticos, que los cronistas franceses denominan por antonomasia «le pays ou fleurit l'oranger».

Era un chalet blanco, con alburas lechosa maculada por la mancha sangrienta del tejado (un tejado alpino, agudo). Encaramado en una colina, divisábase, desde su amplia terraza, un panorama espléndido: abajo, la ciudad, con sus hoteles blancos y sus jardines polícromos, sus campanarios esbeltos y sus

vetustos baluartes, desafidores en un tiempo de la feroz codicia de Barbarroja; más allá, el cristal esmeraldino del Mediterráneo, susurroso y tranquilo, sobre el que se destacaba el velamen de las graciosas goletas, el penacho negruzco de los grandes trasatlánticos y los blancos triángulos latinos de los faluchos pesqueros; más lejos aún, estumada por la bruma opalina, la mancha azulosa de las montañas corsas...

A espaldas de la «Villa», el mayestático anfiteatro alpino con sus agudas crestas rodeadas de nebulas vaporosas y redondeadas como bolas de algodón. Reptando por las laderas de las montañas, la cinta blanca del «Camino de la Cornisa»...

Y por doquiera, verdaderos bosques de palmeras, naranjos y limoneros, rosales y jazmines, beliotros y misothys: una orgía de aromas y colores.

Vivían en «Villa Hortensia» dos hermanos ingleses de nacionalidad y millonarios de condición.

El mayor, Eduardo, alto, fornido, con apariencias de titán y alma de niño, un hombre cuya vida estaba monopolizada por una sola idea: la curación

(Continuará.)

EL MEJOR

AGUAS MINERALES NATURALES DE

Depurativas

PURGANTE

CARABAÑA

Antibiliosas

Antiherpéticas

Proprietarios: Vda. é hijos de R. J. CHAVARRI.—Dirección y Oficinas: Lealtad, 12.—Madrid

Colegio del Cardenal Cisneros

Incorporado al Instituto de San Isidro. Costanilla de Santiago, 6, 1.º

Dirección-proprietario: F. BARBERO Y DELGADO, Doctor en Ciencias Físico-matemáticas

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

Table with 6 columns: PREMIOS, Sobresalientes, Notables, Aprobados, Suspensos, TOTAL. Values: 38, 167, 81, 22, Ninguno, 270

La Mutuelle de France et des Colonies

Sociedad de Seguros Mutuos sobre la Vida

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

DOMICILIO SOCIAL: LYON (Francia)

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

Constitución en 15 años DE UN CAPITAL EN EFECTIVO

PERMITIENDO A CADA UNO ASEGURARSE:

- un Dote para los HIJOS, una Pensión para la VEJEZ, una Herencia para la FAMILIA, un Libramiento de QUINTAS por entregas mensuales desde 6 PESETAS en adelante sólo durante 14 años.

SUSCRIPCIONES REALIZADAS (RAMOS VIDA Y FALLECIMIENTO)

Fin 1896... 1 millón 617.000 frs. Fin 1900. 60 millones 954.900 frs. Fin 1905. 410 millones 845.900 frs. Fin 1910. 983 millones 383.900 frs. 31 Mayo 1913. 1.242 m. 586.400 frs. Más de 500.000 suscriptores.

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

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

Para más detalles, dirigirse á la

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

Anuncio autorizado por la Inspección de Seguros (art. 37 del Reglamento de 28 de Julio de 1905)

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 poseen esta Compañía: Astilleros de Barrow-in-Furness (antes Naval construction and Armaments Co. Ltd. at Arrow-in-Furness); fábricas de aceros, cañones y blindajes de Sheffield (River Bow Works); fábricas de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Krith y Crayford; fábricas de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Plasencia (Plasencia de las Armas Co. Ltd. Plasencia-Guipúzcoa-España) fábricas de cartuchos metálicos de Birmingham; fábricas de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockholm (Suecia); laboratorio de cartuchería en Dartford; fábrica en North Kinet, para proyectiles; polígonos de Ekmesala y Kynsford.—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 Grant» y «Coronel Bolognani», cruceros tipo de «Scout», clase de 3.200 toneladas y 14.000 caballos, para el gobierno peruano; «Burke», crucero 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 su llama ahora «Triunfal». Por el gobierno inglés: «Natal», crucero de primera clase, de 13.550 toneladas y 23.500 caballos; «Sentinel» y «Ski nasher» crucero tipo de «Scout» clase de 2.900 toneladas y 17.000 caballos; «Dominion», buque de combate de 16.350 toneladas y 18.000 caballos; «King Alfred», crucero de primera clase, de 14.100 toneladas y 30.000 caballos; «Vengeance», buque de combate de primera clase, de 12.950 toneladas y 13.500 caballos; «Hogue» crucero de primera clase, de 12.000 toneladas y 21.000 caballos; «Powerful», crucero protegido de primera clase, de 14.500 toneladas y 25.000 caballos; «Amohariti», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 18.000 caballos; «Niobe», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 16.500 caballos. Buques mercantes, construídos en dichos astilleros: «Empress of India», «Empress of China» y «Empress of Japan», 8.000 toneladas y 10.000 caballos. Además desde el año 1873 hasta la fecha, se ha construído 70 buques de distintas clases.

“TITANIA”

- Pintura metálica inoxidable - (Patentada)

- SIN RIVAL EN EL MUNDO -

Para la conservación del hierro y de todos los metales : : : a la intemperie : : : :

Fabricante: E. HERRERA Calle O'Donnell, núm. 21. - Madrid.

Veronés -- Fotógrafo

San Bernardo, 52. - Madrid

Tres retratos artísticos: 3 pesetas

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, 1.611; Cabo Palo, 1.697; Cabo Trafalgar, 1.518; Cabo Ortegá, 1.453; Cabo Creus, 1.421; Cabo Prior, 1.026; Cabo Silliro, 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.

VAPORES CORREOS TRASATLANTICOS

DE

Pinillos, Izquierdo y C., 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 Lespés, Zetuán, 14.

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

SERVICIO QUINCENAL

Fijo, 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 id. «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, MEJICO

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

LINEA DE CUBA-MEJICO

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

LINEA DE VENEZUELA-COLOMBIA

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

LINEA DE FILIPINAS

Trece viajes anuales, arrancando de Liverpool y haciendo las escalas de Coruña, Vigo, Lisboa, Cádiz, Cartagena y Valencia, para salir de Barcelona cada cuatro miércoles, ó sea: 6 Enero, 3 Febrero, 3 y 31 Marzo, 28 Abril, 26 Mayo, 23 Junio, 21 Julio, 18 Agosto, 15 Septiembre, 13 Octubre, 10 Noviembre y 8 Diciembre: para Port-Said, Suez, Colom-

bo, Singapur, Ilo Ilo y Manila. Salidas de Manila cada cuatro martes, ó sea: 26 Enero, 23 Febrero, 23 Marzo, 20 Abril, 18 Mayo, 15 Junio, 13 Julio, 10 Agosto, 7 Septiembre, 5 Octubre, 2 y 30 Noviembre y 28 Diciembre, para Singapur y demás escalas intermedias que á la ida hasta Barcelona, prosiguiendo el viaje para Cádiz, Lisboa, Santander y Liverpool. Servicio por trasbordo para y de los puertos de la Costa oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

LINEA DE FERNANDO POO

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

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

LINEA BRASIL-PLATA

Servicio mensual saliendo de Bilbao y Santander el 16, de Gijón el 17, Coruña el 18, de Vigo el 19, de Lisboa el 20 y de Cádiz el 23, para Río Janeiro, Montevideo y Buenos Aires; emprendiendo el viaje de regreso desde Buenos Aires el 16 para Montevideo, Santos, Río Janeiro, Canarias, Lisboa, Vigo, Coruña, Gijón, Santander y Bilbao

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

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

Carreras Militares

ABIERTA MATRICULA EN LA ANTIGUA

Academia Sánchez Pacheco.

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

ARENAL, 24

Azopardo & CA. Consignaciones y Embarques. Aduanas y Fletamentos. Cadiz (ESPAÑA)

CASA RECOMENDADA "EL PRECIO FIJO"

41, PRINCIPE, 41 - MADRID

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

Fábrica de blusas.—Todo á precios de almacén.

Unica casa de EL PRECIO FIJO

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