

# DIARIO DE LA MARINA

Periódico Independiente

Año XLIX

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

Madrid, Miércoles 31 de Enero de 1917.

DOS EDICIONES DIARIAS

NÚMERO 14-755

## Presupuestos navales

El dinero es la gran palanca de los tiempos modernos, no como signo de la codicia de los viejos avaros, sino como expresión de las energías productoras de los individuos y de las colectividades. País pobre, país inactivo; pueblo próspero, pueblo trabajador.

La Marina es, a su vez, expresión de las energías materiales de una nación; y como la Marina es cara, dicho se está que no está al alcance de los países pobres y, por añadidura, inactivos.

Pero aun cuando la Marina es cara como instrumento de acción, resulta barata como elemento el más importante de la defensa nacional; y solamente los pueblos que olvidan su libertad e independencia se resignan a carecer de ese instrumento indispensable para su existir.

Con presupuestos endeble, ridículos, escasos, insuficientes, no se puede aspirar a tener una Marina poderosa y eficiente. Los barcos, tanto de guerra como mercantes, resultan cada día más costosos; pero es porque la experiencia, los adelantos y las exigencias de la necesidad los mejoran, amplían y perfeccionan.

Una nación que necesite y aspire a poseer una gran Marina militar y una importante flota mercante necesita ante todo destinar a la creación y sostenimiento de tan importantes factores créditos extraordinarios e ilimitados.

Por muy amplios, por muy importantes que sean esos créditos, nunca habrán de resultar tan onerosos para el país como una campaña desgraciada, en que éste pierda sus colonias, sus importantes provincias ultramarinas, y en fin de cuentas su libertad e independencia.

En cambio, con una potente escuadra y una vigorosa flota mercante no sólo atenderá a la defensa nacional y a la conservación de su integridad territorial y política, sino que podrá mantener en plena actividad sus relaciones comerciales, sus libertades como pueblo independiente y su influencia y su prestigio como nación productora y civilizadora.

Los créditos extraordinarios para el fomento de la Marina militar jamás han sido desastrosos en ningún país. Podrían citarse ejemplos a montones, y también se podría señalar como resultado inverso el ejemplo de nuestro propio país, que por no tener el arranque de sacrificarse económicamente ha tenido que admitir después los sacrificios de la derrota, que implican la pérdida de su vasto y envidiable comercio colonial.

Para remediar estos trascendentales y graves inconvenientes hay, ante todo, que tener voluntad firme en crear y sostener la Marina militar y mercante. Admitido eso, se estudia un buen plan de reconstitución marítima y se formulan los créditos para su formación y entretenimiento.

El poder legislativo, que representa la voluntad del país, es el llamado después a conceder o negar esos créditos. ¿Los otorga? Eso quiere decir que se percata de la inmensa transcendencia que el poder naval tiene para sus presentes y futuros desenvolvimientos. ¿Los niega? No tendrá derecho después a lamentarse cuando el yugo extranjero le imponga todo género de sacrificios.

Debe concluir para siempre el vergonzoso espectáculo de escuadras de combate indutadas y deficientes; de barcos de guerra con artillería y municiones escasas o desorganizadas; de dotaciones inexpertas, mal preparadas e insuficientemente instruidas. Todo eso debe echarse al olvido y pensar siempre que un disparo bien aprovechado, por costoso que resulte, vale infinitamente más, inutilizando al adversario, que todas las economías en los presupuestos y todos los lirismos de política parlamentaria que hacen célebres a los censores de la pujanza nacional y desconocedores de las tribulaciones de la Patria.

Las naciones viriles atienden ante todo a su seguridad; nada escatiman para garantizarla, y nunca se encuentran en condiciones de arrepentirse. Si alguna vez, por las evoluciones políticas y sociales de la Humanidad, sobrevienen grandes conflictos o catástrofes inmensurables, disponen de los medios necesarios para dominar esas vicisitudes, que pasan poco después sin dejar rastros de su existencia.

Los errores, las equivocaciones, la simple desorientación en materia de seguridad y defensa nacional se pagan tan caro, que jamás se redime la culpa ni la responsabilidad que lle-

van aparejados los desastres. Bueno es tener oradores elocuentes, políticos sagaces, economistas y hombres de administración eminentes; pero es todavía mejor tener estadistas previosores; hombres de acción que comprendan la misión que corresponde a las grandes naciones en la marcha triunfal y progresiva de la civilización.

No hay razones para que España, que ha sido grande en el mar, y por el mar no siga siéndolo porque carezca de estadistas y políticos de gran altura. A éstos se les puede imponer el ostracismo; pero a las grandes nacionalidades, no. Si éstas han sido víctimas de errores transcendentales, los rectifican y prosiguen su ca-

Para aliviar a la Marina británica serán utilizados nuevos barcos mercantes americanos, de los cuales varios están ya en servicio. Hacia Marzo o Abril, su presencia se hará sentir sensiblemente.

El Japón construye igualmente barcos. El año pasado ha puesto en gradas 250.000 toneladas. En un año, las tres naciones pueden construir 3.750.000 toneladas.

El *Daily News* aconseja el empleo de los cascos desde que sean construídos, sin esperar el fin de los barcos. Estos cascos simplemente dotados de calderas, podrán servir para el transporte del carbón, siendo reemplazados los remolcadores por los más pequeños barcos de la Marina de guerra, que sirven actualmente de convoyes.

bandas, sino uno a proa y otro a popa; o sea, como dicen los técnicos, en *cazaly* en retirada. De ese modo el buque amenazado de torpedeamiento contesta a las intimaciones del submarino agresor disparando su cañón de proa, y si al mismo tiempo puede aprovechar circunstancias favorables de retirada, utiliza el de popa.

Esos cañones, de igual calibre y de gran alcance, como queda dicho, no requieren más que una clase de municiones, de las que perfectamente puede ir bien provisto el barco mercante *Surge*, naturalmente, la necesidad de disponer de un personal que atienda a este servicio; pero en la Marina mercante raro es el buque que no tiene oficiales y marineros que han sido prácticos y aun expertos en esos ejer-

INGLATERRA Y ALEMANIA

## EL BLOQUEO DE HELIGOLAND

Según la Prensa alemana, el Almirantazgo británico se propone aumentar los rigores de bloqueo a que tiene sometida la base naval de Heligoland, haciéndole extensivo a las costas danesas y holandesas.

También existe el proyecto de establecer un vasto campo de minas en aguas de Jutlandia.

Ambas medidas se dirigen contra los submarinos tudescos para limitar sus audacias, y en previsión de un recrudecimiento de su campaña, que se viene anunciando hace bastantes días.

La verdad es que llamarse señora de los mares, serlo de un modo evidente en el terreno práctico, y ver hondamente perturbado su tráfico marítimo, son dos cosas que se compaginan muy mal, causando un cierto desprestigio al orgullo de la Marina del Reino Unido.

Los habitantes de la rubia Albión tienen derecho a preguntar a sus directores qué se ha hecho de aquellas afirmaciones que no permitían dudar de que en el Océano predominaba el pabellón inglés, sin que nadie osase colocarse delante de sus buques.

Y como la opinión no admite distinciones ni componendas acerca de lo que molesta a su vida normal, es lógico que se alcen voces reclamando mayores energías, que no sabemos si serán realizables.

El respeto que inspira la costa de Alemania a los marinos de su rival no estriba sólo en las hermosas baterías, campos de minas y estaciones de sumergibles instalados a lo largo de aquella. Influye aún más la especial topografía de esos parajes, que favorece la defensa de un modo extraordinario, como si Dios se hubiese complacido en que alguien pudiera desafiar la soberbia britana.

Las disposiciones prácticas que se han podido adoptar para que la citada isla de Heligoland dejase de ser un abrigo seguro para los submarinos, es de creer que ya fueron puestas en vigor y que no cabe mejorarlas de un modo sensible.

Suponemos, por lo tanto, que ese anuncio de un bloqueo más duro tiene todos los caracteres de un golpe de efecto para la galaría, sin que pueda esperarse algo nuevo y de mayor eficacia. De lo contrario, los señores del sabio Almirantazgo se habrían descuidado criminalmente, y no son hombres ignorantes ni tardos los que se hallan a la cabeza de las mejores instituciones del mundo en materia naval.

Aumentar el número de buques bloqueadores sería ofrecer más blancos a los torpedos enemigos; y en cuanto a las minas, no son estos terribles aparatos muy temibles para el submarino que hace reconocer previamente las rutas que elige bajo la superficie.

Hacer uno de dichos campos completamente inevitable, ya sabemos que nadie ha de lograrlo, no tratándose de pasos estrechos, donde la acción de las minas adquiere su máxima intensidad.

Lo que no cabe dudar es que estamos en víspera de que los sumergibles ensayen no dejar titir con cabeza, como suele decirse; y esas precauciones inglesas corroboran tal sospecha.

Debemos lamentarlo sinceramente, porque las salpicaduras de esa lucha alcanzarán a los neutrales, dificultando el movimiento de barcos que es indispensable para su vida comercial.

Aquí vendrían bien los energéticos dictados del presidente americano en pro de seguridades para el tráfico universal, que cada vez son más escasas; pero ya hemos dicho que la gran República no se tomará el trabajo de prohibir lo que no reza con las naves que ostentan su bandera.

Los demás tendremos a bien contentarnos con una nota diplomática, que será afectuosamente contestada, sin que las cosas varíen como es necesario.

DIARIO DE LA MARINA

Redacción y Administración:

Peligros, 3, entlo.



INSTALACIÓN DE UN ABREVEDERO PARA LOS CABALLOS EN UN CAMPAMENTO INGLÉS

mino de esplendor, de grandeza y de perfeccionamiento moral y material.

Los grandes pueblos no pueden morir; y su grandeza no se mide por sus ambiciones, sino por el concepto de su dignidad, del derecho, de la fuerza y de las libertades públicas; de todo lo cual es expresión sintética un poder naval eficiente y una Marina mercante capacitada para el transporte a tierras lejanas de sus producciones naturales y de sus energías comerciales.

## La ley de Amnistía

Reglas para su aplicación en la Armada.

Se ha dispuesto que para la aplicación de la ley de Amnistía de 23 de Diciembre de 1916 se observen en la jurisdicción de Marina las siguientes reglas:

1.º Los beneficios que se otorgan por la ley de Amnistía de 23 de Diciembre de 1916 se aplicarán de oficio en la Armada por el jefe de la jurisdicción de Marina en la Corte, los comandantes generales de los apostaderos de Cádiz, Ferrol y Cartagena y el comandante general de la escuadra de instrucción, con sus auditores, oyeado antes al respectivo fiscal. El Consejo Supremo de Guerra y Marina aplicará únicamente la ley de Amnistía en los asuntos que haya intervenido en única instancia.

2.º La aplicación de la ley de Amnistía tendrá carácter urgente, dándose cuenta al ministerio de Marina, por las autoridades de la Armada, de los procesados o reos a quienes se hubiesen aplicado sus beneficios.

3.º De las providencias que dicte el Consejo Supremo de Guerra y Marina y las autoridades jurisdiccionales de la Armada en la aplicación de esta gracia, podrán alzarse los interesados en el término de diez días, a partir de la fecha de la notificación, ante el ministerio de Marina, que resolverá la alzada sin ulterior recurso.

## LA CONSTRUCCION NAVAL

### Barcos mercantes por series

Los técnicos ingleses no son pesimistas en punto al resultado de la guerra submarina.

Ha comenzado la construcción de barcos por series para reemplazar a los hundidos. Los barcos de tipo más sencillo, destinados únicamente para transportar víveres, de los cuales la nación está tan necesitada, son de una construcción tan rápida que, recientemente, un vapor mercante de 6.000 toneladas ha sido acabado en tres meses y medio.

## Barcos mercantes con cañones

La antigua guerra de corso ha cambiado de aspecto, y hoy se denomina campaña submarina. Más exquisita, más cruel, más implacable, pudiera decirse que representa en los mares la audacia de guante blanco, y cuanto más se intensifican mayores son los procedimientos que se arbitran para evitarla.

Entre todos ellos, el más eficaz es el de armar los barcos mercantes, con objeto de poder defenderse por sí mismos, esto es, sin ayuda ajena, de los torpedeamientos. Los antiguos corsarios se aprovechaban de los cargamentos y del propio barco, capturánlo. Ahora no: la carga y el barco se pierden, toda vez que desaparecen en los abismos del mar.

Dedúcese que los torpedeamientos obedecen a un plan o fin sistemático que no puede ser otro que el de aumentar la propia capacidad disminuyendo la ajena. A fuerza de suprimir buques de carga concluirá por disminuir la capacidad de transporte de una nación, sea la que fuere, y en todo caso, aun cuando el tonelaje destruido o echado a pique se reponga, siempre será preciso un lapso de tiempo que puede aprovechar el país destructor de barcos ajenos en construir o producir los propios, y de este modo, si no se pone en igualdad de circunstancias en lo que concierne al tráfico marítimo con el adversario, puede, al menos, compensar la deficiencia de sus medios naturales de transporte.

Esto se ve claro como la luz meridiana; de ahí que vaya haciendo mucho camino el propósito o la idea de armar a los buques mercantes en condiciones de que puedan hacer frente a los submarinos que los torpedean. Ahora bien: ese armamento ¿cómo ha de ser? ¿En qué ha de consistir? Bien se advierte que si a los barcos mercantes se les hacen transformaciones esenciales para llevar esos armamentos se corre el peligro de desvirtuar su conformación como barcos de carga, y ésta salir perjudicada en relación con las disposiciones precisas para los armamentos, pues éstos han de ocupar un sitio a bordo y determinar pesos que redunden en perjuicio de su capacidad para los transportes.

Por eso se estudia mucho el armamento que se ha de dar a los barcos mercantes, a fin de que sin dejar de ser suficiente no perturbe demasiado las condiciones de transporte de mercancías. El peligro de torpedeamiento surge inopinadamente, y también inopinado y aun insántaneo ha de ser el ataque del barco amagado de agresión.

Nada de ametralladoras, que complican el manejo. Lo más sencillo son cañones de suficiente alcance, que no deben situarse en las

ciclos en épocas anteriores en que estuvieron al servicio de la Marina de guerra; y con poco esfuerzo pueden practicar y conservar sus aptitudes primitivas para defender el barco en que ahora navegan.

Este nuevo aspecto de la Marina mercante, que las contingencias de la guerra actual han hecho surgir, determina el convencimiento de que los barcos mercantes deben, normalmente, aun en tiempos de paz, de ir armados. Por muchas circunstancias puede ocurrir que un barco mercante encuentre ocasión de utilizar esos armamentos, y he aquí de qué modo casi insensiblemente se vuelve a la guerra de corso; que habrá de determinar en las futuras convenciones cláusulas más o menos definidas y permanentes que garanticen la seguridad de la navegación libre.

En las grandes empresas navieras, el dotar de armamento a sus unidades de transporte de mercancías no deja de ser un difícil problema porque los cañones necesarios, así como su instalación y depósito y paños para sus municiones, traen aparejados muchos contratiempos y un gasto excesivo que forzadamente habría de redundar en la carestía del flete; pero todo es preferible a la inseguridad de la navegación; y sobre todo no puede ser que los torpedeamientos sistemáticos queden a merced de los audaces.

Esos cañones de gran alcance no son difíciles de instalar, y a las tripulaciones mercantes les dan gran confianza para navegar. Además, el torpedo, arma cara, tiene poco alcance, y el cañón tiene más amplitud de tiro; por consiguiente, en la mayor parte de las cosas, la superioridad estará de parte del barco mercante respecto del submarino.

La guerra ha traído este problema, cuya solución no es demasiado complicada, y todo hace creer que se podrá encontrar una solución asequible que permita la legítima defensa a los buques de carga y defraude o, por lo menos, limite considerablemente el radio agresivo de los submarinos que se dedican a disminuir la capacidad de transporte de las naciones marítimas.

## Consejo de guerra

El Ferrol, 31.—En la Comandancia de este puerto se ha celebrado un consejo de guerra para juzgar a varios paisanos acusados del delito de contrabando.

El Tribunal estaba presidido por el capitán de fragata D. Santiago Méndez y lo formaban oficiales de Marina.

Se desconoce la pena impuesta a los encartados en el proceso, que no será conocida hasta que la superioridad la apruebe.

# EN EL CONTINENTE

## La guerra europea

### La invasión de Rumania

Generales relevados.  
París, 31.—Comunican de Jassy que han sido separados de sus cargos y declarados en situación de reemplazo catorce generales del Ejército rumano.

#### Pequeño éxito ruso.

Petrogrado, 31.—En el frente rumano hay que añadir a las cifras del comunicado del 29 de Enero que nuestras tropas hicieron prisioneros al Nordeste de Jacobi a tres oficiales y 126 soldados, tomando además dos ametralladoras y cuatro lanzabombas.

### Las operaciones en Francia

#### «Raids» en las trincheras enemigas.

Londres, 30.—Ayer tarde hicimos explotar una mina al Oeste de Lens, con buenos resultados.

Esta madrugada penetramos en las líneas enemigas al Nordeste de Vermelles, bombardeando con granadas de mano sus refugios subterráneos y haciendo numerosas bajas.

Anoche entramos también en las posiciones alemanas al Noroeste de Armentieres; nuestras tropas penetraron hasta la tercera línea enemiga, destruyendo sus refugios, con los que los ocupaban.

Fueron muertos, además, considerable número de alemanes encontrados en las trincheras.

En estos «raids» hicimos algunos prisioneros.

Durante el día hubo considerable actividad de la artillería por ambas partes al Norte del Somme y en el sector de Ypres, donde produjimos un gran incendio en las líneas enemigas.

Nuestra artillería pesada se ha mostrado activa al Norte del Ancre y contra los Cuarteles generales y acantonamientos enemigos cerca de Lens.

Nuestros aeroplanos llevaron a cabo ayer mucha labor útil.

Hubo algunos combates en el aire, y fué destruido un aparato enemigo, faltando otro de los nuestros.

#### Lucha de patrullas.—Ataques sin éxito.

Berlín, 31.—Cuerpo de ejército del príncipe heredero Ruprecht.—En el frente del Artois hubo varios combates entre patrullas.

Entre el Ancre y el Somme ha habido, a ratos, gran actividad de artillería.

Cuerpo de ejército del príncipe heredero.—No tuvieron éxito ataques franceses verificados al anochecer contra la altura 304.

#### Ataques rechazados.—Bombardeos aéreos.

París, 31.—Entre Soissons y Reims hemos parado en seco dos tentativas de ataque por sorpresa, una en el sector de Supry y otra en la región de Beauthie.

Acciones de artillería bastante vivas en Lorena y en algunos sectores de los Vosgos.

Cañoneo intermitente en el resto del frente.

En la noche del 29 al 30, los aviones franceses han bombardeado los campamentos de los alrededores de Etain, las fábricas militares de Hann, las estaciones y las fábricas de Folembray y las estaciones de Athies, Hombieux y Surchy.

### Las operaciones en Rusia

#### La Conferencia de Petrogrado.

París, 31.—Dicen al Temps que la noticia sobre la Conferencia interaliada que ha de reunirse en Petrogrado, ha causado una viva satisfacción en la opinión rusa.

La Novoié Vremia consagra un importante artículo a la Conferencia de los aliados, haciendo un elogio caloroso de los delegados de Francia y rindiendo homenaje a Castelnau.

El periódico recuerda la heroica resistencia que este general llevó a cabo en el Grand Couronne de Nancy, como asimismo sus meritorios servicios en la organización de la defensa de Verdun.

Habla también con emoción de la gloriosa muerte de los tres hijos de Castelnau.

### Las operaciones en Italia

#### Éxitos de los austriacos.

Viena, 31.—Las operaciones que llevaron a cabo nuestras tropas en la región de Gorizia tuvieron buen resultado.

Cerca de Costanjevica penetraron destacamentos del regimiento de infantería núm. 71 en posiciones enemigas, derrotaron a varias compañías italianas, destruyeron las trincheras y regresaron con seis oficiales y 140 soldados prisioneros, apoderándose de dos ametralladoras.

Al Este de Vestobja el regimiento de infantería del Landsturm núm. 2 hizo prisioneros, en una operación de la misma índole, a 27 soldados y se apoderó de dos ametralladoras.

El enemigo bombardeó nuestras localidades entre el lago de Garda y el del Etsch.

Acción de la artillería.—Ataques rechazados.  
Roma, 31.—En el frente del Trentino, acciones habituales de artillería.

En el frente de los Alpes Giulios el enemigo ha intentado dar pequeños golpes de mano en nuestras líneas de la zona Sureste de G rizia, en el Carso. Después de acciones breves, pero vigorosas, ha sido rechazado en todas partes, dejando en nuestro poder algunos prisioneros.

### Grecia y los aliados

#### Acto de desagracia.

Atenas, 30.—La ceremonia celebrada en reparación del agravio inferido a los marinos aliados el 1.º de Diciembre anterior, fué dispuesta del modo siguiente por los representantes militares aliados.

Todas las unidades de la guarnición de Atenas se reunieron sobre la explanada del Zapeion.

Las banderas de las Potencias aliadas fueron colocadas sobre el peristilo de dicho lugar, donde se congregaron a las tres y media los ministros de la Entente y los oficiales de las escuadras y de los ejércitos aliados. Las banderas griegas se inclinaron ante las banderas aliadas, rindiéndolas honores.

Un desfile de tropas griegas se verificó después ante el peristilo, haciendo salvas los cañones griegos.

Las músicas tocaron sucesivamente los cuatro himnos de las naciones de la Entente.

Asistieron a la ceremonia el general comandante del Ejército, el general comandante de la plaza de Atenas y el jefe del Estado Mayor griego.

El transporte de tropas.—Embargo de 130.000 fusiles.

Londres, 30.—El corresponsal de The Times en Atenas dice que el transporte de tropas y material al Peloponeso quedará terminado en breve.

El número de cañones de que dispone el Ejército griego es conocido por los aliados, de modo que será fácil para éstos hacer la comprobación.

El Gobierno deberá entregar además a los aliados todas las armas que hay aún en el país, calculándose en unos 130.000 los fusiles de que dispone la población.

#### El acto de desagracia.

Londres, 31.—El príncipe Andrés de Grecia iba al frente de la caballería en el desfile verificado con motivo de la ceremonia para saludar las banderas de los aliados.

No se permitió entrar al público a presenciar la ceremonia, que se realizó de una manera satisfactoria.

La muchedumbre, agrupada en las calles próximas, permaneció tranquila.

Todas las demás peticiones hechas por los aliados se han resuelto de una manera satisfactoria.

Las relaciones entre el Gobierno griego y los aliados parece que toman un giro normal.

#### Las fuerzas nacionalistas griegas.

Salónica, 31.—Interrogado sobre la movilización de las fuerzas del Gobierno nacional griego, el general Miliotis, ministro de la Guerra en Salónica, ha hecho las declaraciones siguientes:

«El número de las tropas de la defensa nacional aumenta cada día; el reclutamiento de las quintas que hemos llamado bajo las armas da resultados superiores a los que esperaba mos.»

Los efectivos que hemos mandado al frente se han portado de modo que han merecido felicitaciones del mando francés.

Más que nunca estamos convencidos del éxito final.

El helenismo entero abraza con entusiasmo nuestra causa.

De América, de Egipto, de Chipre y de todas nuestras colonias afluyen los voluntarios.

Nos hemos dado la misión de salvar nuestra patria del yugo de los germanobúlgaros, con la ayuda de las Potencias protectoras; esa misión la cumpliremos.»

### MINYS Y SUBMARINOS

LA GUERRA EN EL MAR

Transporte francés echado a pique.—Cien hombres ahogados.

París, 31.—El buque de la Compañía de Chargeurs Reunis «Amiral Magon», que transportaba unos 900 soldados a Salónica, y que iba escoltado por el contratorpedero «Arce», fué torpedeado el 25 de este mes por un submarino enemigo.

El periscopio del sumergible sólo se vió en el momento en que el torpedo fué disparado.

El «Amiral Magon» se hundió en diez minutos.

Ochocientos nueve hombres fueron salvados por el contratorpedero que le escoltaba y por el contratorpedero «Bombardé» que patrullaba en las proximidades y que acudió a gran velocidad al lugar del hundimiento.

También le prestaron auxilio siete barcasas. El comandante y la tripulación del «Amiral Magon», así como las tropas que iban a bordo, se mostraron heroicos ante el peligro.

El Estado Mayor y la tripulación del contratorpedero «Arce» dieron pruebas de la mayor abnegación, arrojándose sin vacilación al mar, a pesar del mal tiempo, que impedía al contratorpedero acercarse a los naufragos y subirlos a bordo.

La mayor parte de las víctimas murieron en el acto, a consecuencia de la explosión.

Instrucciones secretas para atacar a los submarinos.

Berlín, 31.—La Prensa publica una instrucción secreta del Ministerio de Marina francés, caída en manos de los alemanes el 29 de Octubre de 1916 a bordo de un barco mercante francés, en la que se dice:

«Tan pronto como se vea al submarino aparecer se le volverá la popa, poniendo la máquina a toda marcha, tomando, si es en alta mar, tal rumbo que el submarino se vea obligado, para acercarse, a navegar contra marea, con lo que será acortada su velocidad y perjudicada la eficacia de su artillería. Abase el fuego tan pronto como el submarino se encuentre cómodamente a tiro. Al ser cazado el barco, y al acercarse el submarino, a causa de mayor velocidad, no se vacile en volver, antes de que se haya acercado demasiado el submarino, para embestirlo.»

Cuando se observe a corta distancia el submarino hundido, pónganse a toda velocidad las máquinas y vuélvase hacia el submarino o apártese de él, según que se esté más o menos de seis grados enfrente. Al volvérsese la proa, trátese de embestirle; cuando el submarino hundido sea observado a suficiente distancia, móvase como si se tuviera delante a un submarino en la superficie.»

La Prensa alemana hace constar que la instrucción secreta francesa trata el mismo asunto que las instrucciones encontradas el 3 de Noviembre de 1915 a bordo del vapor inglés «Woodfield», suscriptas por el Almirantazgo británico.

La Prensa alemana compara ambas instrucciones secretas con la conocida afirmación del embajador inglés en Washington del 25 de Agosto de 1914, en la que se asegura terminante y solemnemente, al departamento de Estado americano, que el armamento de los barcos mercantes británicos responde sólo a la defensa, y que nunca habrá de emplearse para atacar, que estos barcos no habrán de disparar mientras no se haga sobre ellos fuego, y que nunca, en ningún caso, atacarán.

La Prensa alemana pregunta qué actitud se adoptará en el extranjero frente a este «Papel mojado» inglés.

#### Otro vapor español torpedeado.

Coruña, 31.—Han arribado a puerto Cariño dos botes conduciendo al capitán y tripulantes del vapor «Punta Telmo», de la matrícula de Tenerife, que fué torpedeado por un submarino alemán, a las ocho de la mañana de ayer, a 25 millas del cabo Ortegal.

El buque hundido llevaba cargamento de harinas para Burdeos.

#### Las características del «Moewe».

Londres, 31.—Según un telegrama de Copenhague, el «Extrablatt» afirma que 26 suecos, noruegos y americanos, pertenecientes a la tripulación del «Yarrowdale», han llegado a Copenhague, después de haber estado un mes internados en Neustreititz.

Declararon que el nuevo «Moewe» es un crucero de 2.000 toneladas, tan bien dotado, que es imposible de lejos advertir en él nada que denote que es buque de guerra.

El corsario carga con frecuencia todas sus velas, para impedir que se vea su puente.

Lleva viveres y municiones a bordo como para navegar hasta Abril.

Dicen los marineros que el navío de referencia finge algunas veces hallarse en situación apurada, pidiendo auxilio, y luego maniobra para pasar por detrás de los buques que acuden en su socorro, con el fin de asegurarse de si van o no armados. Si lo son, acto seguido descubre sus baterías y empieza a disparar.

El «Yarrowdale» ha sido conducido a Alemania, siguiendo la ruta a lo largo de las islas Foeroe y de la costa noruega.

#### Llegada de naufragos.

Cádiz, 31.—En el Gobierno civil se han presentado algunos naufragos de los vapores griegos «Aristoteles» y «Elosintra», torpedeados en el Atlántico, siendo recogidos por un vapor español las tripulaciones.

#### Siete buques a pique.

El Ferrol, 30.—Se han recibido noticias notificando que ha sido torpedeado el vapor noruego «Bjerka», que, con cargamento de mineral, se dirigía a Inglaterra.

Los tripulantes del pesquero «Weller», que regresó hoy al puerto, han manifestado que a la altura de Cedeira vieron torpedear a un vapor petrolero inglés de 1.000 toneladas, sin que se sepa el nombre de éste.

### COLISION MARITIMA

Averías del acorazado «Pelayo».

Según noticias de Tánger, hace pocos días, al anochecer, llegó de arribada forzosa el vapor francés «Kouang Si», de 4.203 toneladas, y que fué sorprendido por violentísimo temporal, dirigiéndose en lastre, desde Marsella a Huelva.

El «Kouang Si» fué a fondear cerca de nuestro acorazado «Pelayo», que se encuentra allí de estación. Un golpe de mar violento, de los tan frecuentes en aquella rada, arrojó al «Kouang Si» sobre el «Pelayo».

En la embestida, que, según se comprende, pudo tener consecuencias fatales, nuestro buque de guerra resultó con varias averías, de las cuales es la más importante la destrucción del reducto de uno de los cañones. Por su parte, el «Kouang Si» quedó con una gran abolladura en la popa y con varios botes destrozados.

### La anarquía en Méjico

Nueva York, 31.—El New York Times dice que la retirada de la columna Pershing no podía apiazarse ya, pues multiplicábanse las pruebas de un movimiento revolucionario contra Carranza, y las tropas yanquis se hubieran convertido en espectadoras intrusas entre dos líneas de fuego.

No se ha logrado coger a Villa, que no es ya un sencillo bandolero, sino el jefe militar de más altura y más importante en Méjico.

Villa espera sólo a que Pershing le deje el camino libre, para atacar a los carrancistas; tiene concentrados 8 000 hombres en Chihuahua, y tan pronto como los norteamericanos abandonen aquel país, se lanzará a la lucha.

Son de prever, pues, importantes acontecimientos en Méjico.

### EN PALACIO

### Reparto de ropas

En el salón de Columnas del regio alcázar celebróse ayer tarde el reparto por S. M. la Reina de los sesenta lotes de prendas—treinta para ca la sexo—, entre otros tantos pobres pertenecientes a las distintas Juntas parroquiales en que se divide el Ropero de Santa Victoria.

Sabido es que este acto fué aplazado, a causa de la reciente enfermedad de la Soberana. Totalmente restablecida ésta, fué señalado el reparto para hoy. Como siempre, acudieron los pobres de cada Junta, con su párroco respectivo, que es ocuparon los bancos colocados en el centro del salón y a lo largo de éste. Tras e los situáronse las presidentas, vicepresidentas y demás señoras pertenecientes a las 30 Juntas parroquiales.

La Reina ocupó la presidencia ante la mesa, colocada al pie de la estatua de Carlos V, y junto a ella tomaron asiento la Reina doña Cristina, las infantas doña Isabel y doña Luisa, las infantas doña Beatriz y doña Isabel, y otras personas de la Real familia.

También se hallaban con las augustas personas el Nuncio apostólico, monseñor Ragonesi, y el obispo de Sión y varias personas del alto séquito palatino.

La Reina doña Victoria, auxiliada por la secretaria del Ropero, señorita de García Loygorri, y otras damas, fué entregando personalmente a los pobres los lotes de prendas.

Terminado el reparto, las señoras desfilaron ante las Rein s e infantas y las prelados, verificándose, como otros años, el acostumbrado besamanos.

### Notas parlamentarias

El señor presidente del Consejo, después de un breve Consejo o, celebrado ayer tarde, ratificó el propósito de que figuren en el orden del día de las Cámaras los proyectos por series de seis o siete, a fin de que los diputados puedan es udiarlos con más detenimiento.

En esta primera serie figurarán los siguientes proyectos:

Protección a las nuevas industrias.  
Banco exterior de Comercio.  
Reforma de algunos tributos.

Proyecto de ley de adaptación del presupuesto, cu nd se presente, pues no está aún presentado a las Cortes.

Regulación de la jornada de trabajo en las panaderías.

Reformas militares y ferrocarriles secundarios.

A medida que se vayan aprobando los proyectos se irán sustituyendo por otros de los presentados, a fin de que siempre haya en el orden del día siete u ocho.

El Sr. Cambó ha declarado que la minoría regionalista combatiría como en la anterior legislatura, el proyecto de beneficios extraordinarios obtenidos con motivo de la guerra.

El jefe de los reformistas, D. Melquiades Alvarez, ha anunciado su propósito de oponerse a la discusión de toda reforma tributaria, si no precede a ésta la del proyecto acerca de los beneficios de la guerra.

En una de las secciones de Congreso se reunieron los diputados por Madrid, y después de cambiar impresiones visitaron al ministro de Hacienda para preguntarle en qué estado quedan las obras que interesan a esta capital, y que están en luidas en el desechado presupuesto extraordinario.

Manifestó el Sr. Alba que, puesto que esas consignaciones figuraban en los gastos extraordinarios de Gobernación y Gracia y Justicia, que fueron aprobados por las dos Cámaras, se consideran como definitivamente aprobados, y se llevarán a la práctica, por lo tanto, las respectivas obras, que son las de construcción de la cárcel de Mujeres, Hospital de epidemias, cuartel de la Guardia civil y Palacio de Justicia.

Se proponen los senadores y diputados por Madrid visitar al ministro de Fomento para

pedirle que en los proyectos de adaptación del presupuesto se incluyan las cantidades necesarias para la canalización del Manzanares y la pavimentación de Madrid.

El Sr. Armiñán ha presentado la dimisión del cargo de comisario general de Seguros.

### Temblo de tierra en Oles

Queda agrietado el terreno en una extensión de trescientos días de bueyes.

El Comercio, de Gijón, dice:

«En el inmediato pueblo de Oles ocurrió la noche del sábado último un suceso extraño, que fué el asombro de todo el vecindario del Concejo pues la noticia se extendió por todas las parroquias limitrofes.»

En un lugar cercano al mar, existe una finca de prado y cultivo, que tiene una extensión de más de 300 días de bueyes.

La citada noche, no se sabe si a consecuencia de una corriente de agua o debido a haberse puesto en fusión gases u otras materias, es lo cierto que toda aquella extensión de terreno se agrietó, sufriendo un movimiento oscilatorio todas las tierras dedicadas al cultivo.

Tan pronto como el vecindario se enteró de lo ocurrido, comenzó a cundir la alarma por todo el pueblo y los inmediatos, pues se creía que el fenómeno causaría mayores desperfectos.

Desde el primer momento se dirigieron al lugar del suceso infinidad de personas, pues en toda esta comarca no se hablaba de otra cosa que del temblor de tierra ocurrido en Oles.

Todas cuantas conversaciones se suscitaban en aquellos sitios donde se reuniesen varias personas eran para lamentar el extraño suceso, al que las gentes, dejando correr su fantasía, dieron mayor importancia de la que tuvo.

La alarma que en un principio había cundido por estos pueblos, sembrando el pánico entre el vecindario, fué poco a poco desvaneciéndose conforme se iba conociendo el alcance del temblor de tierra, que durante estos últimos días fué el tema que privó en todas las reuniones.

Tal era el temor entre algunas personas en los primeros momentos, que no faltaba quien creyese que iba a repetirse en Oles lo de la Martinica.

Afortunadamente, el suceso no tuvo más importancia que la que dejamos relatada.»

### MISCELANEA TELEGRAFICA

Los tripulantes del «Punta Tena».

Coruña, 31.—Telegrafían de Caramiñal que han arribado a dicho puerto el capitán y 24 tripulantes del vapor español «Punta Tena», de la matrícula de Tenerife, hundido la mañana del lunes, a 25 millas de Ortigueira.

Procedía de Tenerife y conducía cargamento de frutas para Burdeos. Desplazaba 1.043 toneladas.

Los tripulantes llegaron extenuados.

Hundimiento en el arsenal de Cartagena.

Cartagena, 30.—Del almacén instalado en el arsenal se ha derrumbado hoy a medio día la techumbre, viniendo abajo también, a causa del peso del casquete, el techo del primer piso, y hundíéndose, por fin, por completo, todo el edificio, del que sólo han quedado cuatro paredes.

Los albañiles que trabajaban en la planta baja han quedado sepultados entre los escombros.

Inmediatamente fueron empleados en los trabajos de salvamento personal de la marinería y peones.

Resultaron heridos cuatro obreros, uno grave y tres leves.

La navegación en el Estrecho.

Algeciras 31.—Navegando ayer con rumbo al Estrecho un brick-barca inglés, de gran tonelaje, le avisaron desde Gibraltar, por medio del telegrafo de banderas, para que siguiera la ruta ordenada por el Almirantazgo. Sin duda el buque no debió ver las señales, pues continuó su marcha, y entonces desde una de las baterías inglesas le dispararon un cañonazo, cayendo el proyectil cerca de la proa del velero.

Regreso de América.

Cádiz, 31.—Se han recibido noticias del vapor «Buenos Aires», que llegará de Nueva York el día 2 de Febrero.

Dicho buque trae centenares de pasajeros y mucha carga en maquinaria, duelas y 32 automóviles para los depósitos francos.

También se han recibido noticias del buque «Alicante», que, procedente de Norte América, llegará el 4 de Febrero trayendo miles de toneladas de carga para este puerto y Barcelona.

Daños del temporal.

Cádiz, 31.—El temporal ha causado nuevos destrozos en las murallas.

El director de la cárcel ha oficiado al alcalde con urgencia, diciéndole que el edificio peligra y que es necesario trasladar a parte de la población el penal.

El temporal ha hundido también gran parte del techo y escaleras del palacio del obispo. Como consecuencia de los destrozos causados por las aguas en la cárcel, los penados fueron trasladados desde la parte peligrosa al centro del penal, en que no existe peligro.

Los 1  
Situacione  
En terce  
Acoraza  
Crucero  
Asturias  
Contra  
Contra  
Contra  
Buque  
En terce  
Crucero  
durar.  
Cañoner  
zán.  
Cañoner  
Cañoner  
Cañoner  
Cañoner  
Balboa.  
Torpede  
Lancha  
Guardap  
Escampe  
En segu  
grado:  
Estación  
Contra  
bas).  
Cañoner  
línea.  
En cuatr  
Torpede  
Draga  
Buque  
En terce  
Cañoner  
línea.  
Cañoner  
Torpede  
Guardap  
Lancha  
Aviso  
Reserva de  
Buques de  
Escampe  
y Bermeo  
Vapor  
de vigilanc  
Estación  
Reserva, s  
Corbeta  
dices marit  
jcción al p  
Buque  
En terce  
Cañoner  
toría.  
Contra  
Escampe  
Escampe  
En segu  
grado:  
Estación  
Contra  
UN  
BE  
Con  
señas.  
Mr.  
y me a  
vuestra  
Os í  
ella, int

### Los buques de la Armada

Situaciones en que deben pasar la revista del próximo mes de Febrero.

ESCUADRA DE INSTRUCCIÓN
En tercera situación:
Acorazado de primera «España».
Acorazado de primera «Alfonso XIII».
Crucero protegido de primera «Princesa de Asturias».

APOSTADERO DE CÁDIZ
Buques para comisiones y servicios.
En tercera situación:
Crucero protegido de tercera «Extremadura».
Cañonero de primera «Don Alvaro de Bazán».

ARSENAL DE LA GARRACA
En segunda situación, reserva segundo grado:
Estación torpedista.
Contratorpedero «Audaz» (período de pruebas).

ARSENAL DE EL FERROL
Buques para comisiones y servicios.
En tercera situación:
Cañonero de segunda «Marqués de Molins».

ARSENAL DE EL FERROL
Estación torpedista.—En segunda situación.
Reserva, segundo grado.
Corbeta «Villa de Bilbao». Escuela de aprendices marinos.

ARSENAL DE CARTAGENA
Buques para comisiones y servicios.
En tercera situación:
Cañonero de primera «Marqués de la Victoria».

Pontón «Cocodrilo». Escuela de Zoología marítima. En situación especial, con sujeción al presupuesto.

ARSENAL DE CARTAGENA
En segunda situación. Reserva, segundo grado:

Estación torpedista.
Torpedero de primera núm. 4.
En cuarta situación, desarmados:
Cañonero de segunda «Temerario».
Torpedero de segunda núm. 43 («Ordóñez»).

Buques a las órdenes del Estado Mayor Central.
Acorazado de segunda «Pelayo». En segunda situación. Reserva de primer grado.
En tercera situación:
Crucero protegido de primera «Cataluña».
Crucero protegido de segunda «Reina Regente».

A la segunda división de la escuadra.
Crucero protegido de primera «Carlos V».
Torpedero de primera número 3.
Torpedero de primera número 7.
Torpedero de primera número 9.
Torpedero de primera número 10.
Torpedero de primera número 12.

### NOTAS POLITICAS

#### LO QUE DICE EL PRESIDENTE

Al recibir esta mañana a los periodistas, el jefe del Gobierno nos dijo que le habia visitado el embajador de Francia, con el que habia conferenciado brevemente.

También le visitaron en su casa los ministros de la Gobernación y de Gracia y Justicia.
Hablando con los periodistas acerca del debate de ayer en el Congreso, el presidente mostrábase satisfecho diciendo que habia sido muy conveniente, entre otras razones, porque habia quedado bien patente el camino que hay que seguir para la discusión del plan del Gobierno.

El presidente terminó diciendo que, a ser posible, en esta misma semana o a principios de la próxima se presentará al Parlamento el plan de adaptación de que ayer habia en el Congreso el Sr. Alba.

En Gobernación.
Los senadores y diputados por Zaragoza han visitado esta mañana al ministro de la Gobernación para exponerle los grandes perjuicios que han sufrido algunos pueblos de aquella región por los últimos temporales y pedirle el auxilio del Gobierno.

El Sr. Ruiz Jiménez les ofreció que dentro de la escasez del presupuesto de que dispone en su departamento para estas atenciones, procurará destinar a ese auxilio la mayor cantidad posible.

Los gobernadores de Gerona y de Burgos han cumplimentado al ministro de la Gobernación y despídese de éste, pues entre hoy y mañana saldrán para sus respectivas provincias.

## Las Cortes SENADO

Sesión del día 31 de Enero de 1917.

Se abre la sesión a las cuatro menos diez, presidiendo el señor marqués de Alhucemas.

En el banco azul, los señores ministros de la Guerra y de Fomento.
La concurrencia en escaños y tribunas es escasa.

Reproducción de proposiciones de Ley.
Los Sres. García Molinas y Bravo reproducen dos proposiciones de Ley.

#### RUEGOS Y PREGUNTAS

El Sr. Valle formula un ruego relativo a dificultades de transporte en la provincia de Logroño.

El señor ministro de Fomento ofrece estudiar el asunto, que será resuelto en un sentido favorable a las demandas formuladas por el Sr. Valle.

El Sr. Pelayo se ocupa de la triste situación por que atraviesa el pueblo de Torrijo de la Cañada desde que fué víctima de una inundación formidable. Se han enviado socorros verdaderamente insignificantes, pues ascienden a 2.500 pesetas, mientras que las pérdidas pasan de dos millones. En vista de la miseria que allí existe el pueblo ha acordado emigrar en masa, y esto no debe tolerarlo el Gobierno. Hay que evitar que se dé ese funesto ejemplo de un pueblo que deje su patria por carencia de recursos para vivir.

El ministro de la Gobernación ha prometido ampliar la cantidad a 5.000 pesetas, pero ésta continúa siendo insignificante. Pedimos al ministro de Fomento que envíe a un inspector de Obras públicas al pueblo de Torrijo para que comiencen inmediatamente una serie de obras que proporcionen trabajo a aquel vecindario y estudie las condiciones en que ha quedado aquel pueblo.

Pregunta también cuál es el pensamiento del Gobierno acerca del tercer trayecto del ferrocarril de Canfranc en lo que afecta al establecimiento de la vía de anchura internacional.

El señor ministro de Fomento recuerda con motivo de este ruego su plan de obras públicas, que de ser aprobado proporcionará trabajo a todas las regiones.

Por lo que hace al caso concreto de Torrijo, ofrece hacer cuanto sea posible, dentro de los medios económicos y de los procedimientos burocráticos de su departamento.

En cuanto a las obras del Canfranc, su criterio personal está totalmente en armonía con la necesidad del establecimiento de la vía de anchura internacional.

El señor conde de Lizárraga: Voy a hacer uso de la palabra sobre un asunto que respondo sólo a móviles de mi conciencia. Con motivo de la conflagración mundial se han producido en la Prensa polémicas acaloradas y apasionadas.

Te go un gran respeto para todo lo que significa la libre emisión del pensamiento; pero lo que no puede tolerarse es el ultraje, el que se atente al decoro, al honor, que es lo más sagrado que tienen los pueblos. Si están perseguidos los ataques contra los Soberanos, deben estar también los ultrajes contra los pueblos mismos, no consentiendo éstos sean difamados de un modo inexplicable.

Me obliga a decir esto y a afirmar desde luego mi protesta al haber leído en algunos periódicos ofensas y ultrajes contra un pueblo del cual yo recuerdo que hallándose toda la población de Manila indefensa y sin poder salir de la plaza ante la orden del comodoro Dewey de que ésta fuera abandonada en un plazo de-

terminado, se prestó a recibir en sus barcos a dicha población, poniéndolos todos a su disposición.

Podrá creerse que ese pueblo, por error de sus más altas capacidades, directoras, no sigue sus destinos como debiera; que hay en su acción un retroceso de siglos; pero a lo que no hay derecho es a ultrajar.

Yo recuerdo que hallándose toda la población de Manila indefensa y sin poder salir de la plaza, ante la orden del comodoro Dewey de que ésta fuese abandonada en un plazo de terminado, se prestó a recibir en sus barcos a dicha población, poniéndolos todos a su disposición.

Podrá creerse que ese pueblo, por error de sus más altas capacidades directoras, no sigue sus destinos como debiera; que hay en su acción un retroceso de siglos; pero a lo que no hay derecho es a ultrajar.

Por eso, como todo español bien nacido impugno tales procedimientos, y no quiero que se confunda al Senado ni a la Nación española con lo que exponga parte de la Prensa. Por ello consigno mi protesta, que creo que es la de toda la Cámara.

### DE PALACIO

Ha cumplimentado a S. M. la Reina la señora de Ruata.

La Reina doña María Cristina ha concedido un premio a la Academia Mariana de Lérida para premio en el certamen en honor de la Virgen de Veruela.

### INFORMACION DE GUERRA

#### Destinos.

Se dispone que el coronel de Artillería don Angel Galarza continúe de excedente por haber sido nombrado senador del reino.

Se nombra vocal de la Comisión de táctica al comandante profesor de la Escuela de Equitación D. Eliseo Sanz Balza.

Se destina a las oficinas de la brigada de tropas de Sanidad al ayudante tercero D. Hermenegildo Nieto.

Pasa a situación de excedente, por haber sido nombrado médico de la Sección de España en Tánger, el subinspector médico de segunda D. Wistano Roldán.

Se autoriza que cambien entre sí de destino los primeros tenientes de Infantería D. Pedro Llorente y D. José García Iglesias.

Mañana publicará el Diario Oficial propuesta de destinos de jefes y oficiales de Intervención, de auxiliares y escribientes de dicho Cuerpo, y de jefes y oficiales mayores de Alabarderos.

Reemplazo.
Pasa a esta situación el capitán de Infantería D. Emilio Linares.

Pasa a esta situación por enfermo el médico mayor D. Matías Navarro.

Matrimonios.
Se conceden reales licencias para contraerlo al comandante de Infantería D. Joaquín Zúñiga; capitán D. Manuel Morales, y al farmacéutico primero D. Nicolás Gutiérrez, y al veterinario segundo D. Camilo Guillén, y al oficial segundo de Intendencia D. Pedro Menjibar.

Gratificaciones.
Se concede la de industria al farmacéutico mayor D. José Arranz, y al veterinario mayor D. Juan Alcañiz, ambos del Instituto de Higiene militar.

Retiros.
Se les conceden: para Sevilla, al maestro de taller principal del personal del material don Antonio Arbol; para Granada, al coronel de la

Guardia civil D. Cecilio Díaz de la Guardia, y para Vitoria, a los primeros tenientes D. Manuel Pineda Pérez y D. José Gil Huerta.

Baja.
Se dispone la baja en el Ejército del capellán segundo D. Cipriano Tapia, por haber sido nombrado capellán de la Armada.

Profesorado.
Se nombra profesor del Colegio de Jóvenes (sección del duque de Ahumada) al primer teniente D. Enrique González Estefanía.

### Espectáculos para mañana

REAL.—A las nueve, El barbero de Sevilla. ESPAÑOL.—A las diez, La maja de Goya y La Rosariyo.

A las seis, La maja de Goya y La Rosariyo. PRINCESA.—A las seis de la tarde, Gente conocida.

COMEDIA.—A las diez, El último Bravo. A las cinco y media, El último Bravo.

LARA.—A las nueve y tres cuartos, El recuerdo y Pastora Imperio. A las cinco, La señorita de Trevelez y Pastora Imperio.

ESLAVA.—A las seis, El ilustre huésped y Goyesca. A las diez, La dama de las camelias.

APOLO.—A las seis, El señor Pandolfo. A las diez y media, El Rajá de Bengala.

ARZUELA.—A las seis, Maruxa. A las diez, La generala.

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

REINA VICTORIA.—A las seis, La bella Riseta. 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, Una locura y Los gabrieles.

A las nueve y media, películas. A las diez y media, La escuela de princesas.

NOVEDADES.—A las seis, Carceleras. A las siete y cuarto, El expreso de las 10. A las nueve y cuarto, Salomón Tercero.

A las diez y cuarto, La alegría del batallón. A las once y tres cuartos, La chicharra.

ALVAREZ QUINTERO.—A las seis, El orgullo de Albacete. A las diez, Vida alegre y muerte triste.

ROMEA.—Cine y variedades.—Secciones a las 6, 7, 10 y 11 1/4.—Teresa Lazcano, Carmelita Sevilla, Pepita Prida, La Malagueñita, La Favorita, Los Felitos, Minerva, Aragón Allegria, Gran atracción.

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

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

CHANT ECLER.—Todas las noches, color a triunfo de la Chelito.

PROYECCIONES.—Sección continua de cinematógrafo (grandes éxitos).

### CINEMATOGRAFO

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

IMP. DE MARTINEZ DE VELASCO. PIZARRO, 15

### FOLLETIN NUM. 1

## MEMORIAS

DE

# UN NIÑO DE LA SABOYA

POR CLAUDIO GENOUX

BERANGER A CLAUDIO GENOUX

Señor Genoux.

Con suma dificultad he podido adquirir vuestras señas. Mr. Savinieu Lapeinte me ha informado de ellas, y me apresuro a acusaros el recibo del tomo que de vuestra obra habéis tenido la bondad de dirigirme. Os felicito por el interés que sabéis inspirar en ella, interés que no se turba por la idea de los mu-

chos sucesos que contiene, y que en otro autor pudieran creerse obra de la fantasía para justificar su título. No, señor mío, desde las primeras líneas de vuestro libro me he convenido de que vuestra pluma era verídica, y he admirado al «pobre filósofo saboyano» sometido a tantas pruebas, y sin perder, en medio de tantas peripecias, nada de su jovialidad, de su prudencia, y sobre todo de su valor.

Así como lo deseáis en vuestro corto y patético prefacio, vuestra obra será útil a las clases industriales; porque, sin tomar un tono doctoral, las enseñáis a no desesperar jamás, y se me asegura que hasta los dais ejemplo de resignación, de fuerza de voluntad y de economía.

El uso que hacéis de vuestra pluma en prosa y en verso, hubiera podido hacerlos olvidar esa filosofía práctica; así, pues, señor mío, sois doblemente digno de elogios, y os suplico, dándoos gracias por la satisfacción que me habéis proporcionado con leer vuestra producción, que recibáis la seguridad de mi más perfecta consideración.

BERANGER

## PROEMIO

A la edad de diez y seis años, y a pesar de mi niñez, formado por la experiencia de largos viajes, salí de París para dirigirme a los antípodas en busca de una fortuna eventual y desconocida.

Llegué a Lyon, y en vez de seguir el camino de Marsella, donde quería embarcarme, me pareció más cómodo meterme en una lancha que conducía carbón por el Ródano.

Aquella embarcación, obligada, no sé por qué causa, a arribar a una isla bastante extensa del río, posó en ella la segunda noche de su navegación.

Allí, en una pobre choza en que los marineros me dieron hospitalidad, encontré sobre una tabla que les servía de mesa un libro roído en su mayor parte por la polilla; aunque su título habia desaparecido, me persuadí desde luego que contenía las aventuras y las primeras inspiraciones de un joven de Aviñón, llamado Leonardo.

Su lectura, llena de hechos y de sentimientos, me proporcionó una noche de las más agradables.

Cuando tuve que marchar al día siguiente y de-

jar aquel libro que no me pertenecía, y que no quisieron darme, por ser el único que componía la biblioteca de aquellas buenas gentes, me pareció que me separaba de un amigo para siempre.

Quince años han pasado desde entonces, y en este tiempo, que no he dejado de andar por el mundo, no he podido hallar, ni en Francia ni en otra parte, un solo ejemplar de aquella obra poética, ni tampoco he oído hablar de ella.

Así es, que creo ser en el día el único que la conoce.

Pues bien, lejos de desanimarme el olvido en que parece haber caído aquel libro, me ha dado fuerza y voluntad para escribir este del mismo género.

Yo me he dicho: puede que después de mi muerte encuentre también mi libro cualquier joven estudioso en la tabla de una cabaña ahumada; puede que guarde su recuerdo como yo he conservado el de Leonardo; puede que le cause una impresión semejante a la que yo experimenté en la isla del Ródano.—Un recuerdo, un solo recuerdo nacido del corazón, es sola la gloria que ambiciono.

C. G.

(Continuará.)

# IBARRA Y COMPANIA SEVILLA

## VAPORES DE LA COMPAÑIA

Cabo Roca, 1.582 toneladas; Cabo San Sebastián, 1.583; Cabo de la Nao, 1.558; Cabo Trajota, 1.496; Cabo San Martín, 1.861; Cabo Espartel, 1.249; Cabo San Vicente, 1.817; Cabo San Antonio, 1.991; Cabo Quejo, 1.691; Cabo Peñas, 1.691; Cabo Palos, 1.697; Cabo Trafalgar, 1.518; Cabo 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; Ibaizábal, 742; Luchana, 395; Cabo Santa María, 156.

Servicios establecidos por esta Compañía en la costa de España:  
Bilbao para Marsella y puertos intermedios todos los jueves.  
Bilbao para Barcelona con escalas en Santander, Sevilla, Málaga, Alicante y Valencia, todos los domingos.

Salidas semanales de pasajes para Valencia, con escalas intermedias.  
Salidas de Gijón para Sevilla cada diez días.  
Para más informes: Oficinas de la Dirección y D. Joaquín Haro, consignatario.

## ACADEMIA TEORICO-PRACTICA PREPARATORIA

### CORREOS Y TELEGRAFOS

#### DON TOMAS SANCHEZ PACHECO

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 e Inglés. Hijos de empleados del Cuerpo, 25 pesetas.—Huérfanos de empleados, 20 pesetas.—Clases por mañana, tarde y noche.

Arenal, 24, principales, segundo y tercero.

## Vickers, sons and Maxim Limited

Oficina en Londres: 32, Victoria Street, S. W.—Constructores de buques de todas clases tanto de guerra como mercantes, máquinas marinas, blindajes, artillería de todos calibres para el Ejército y la Marina, cañones de tiro rápido de los sistemas Vickers, Maxim, etc., ametralladoras y municiones.—Fábricas que posee esta Compañía: Astilleros de Barrow-in-Furness (antes Naval Construction and Armaments Co. Ltd. at Barrow-in-Furness); fábrica de aceros, cañones y blindajes de Sheffield (River Don Works); fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Erith y Crayford; fábrica de cañones de fuego rápido y ametralladoras de Stockton (Succia); laboratorio de cartuchería en Dartford; fábrica en North Knot, para proyectiles; polígonos de Eskmeala y Eynstord.—Buques de guerra construidos en los Astilleros de Barrow-in-Furness: «San Paulo», buque de combate de primera clase, de 10.200 toneladas y 23.500 caballos, para el gobierno brasileño; «Almirante Grau» y «Coronel Bolognesi», cruceros tipo de «Scouts», clase de 3.200 toneladas y 14.000 caballos, para el gobierno peruano; «Buriak», 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; «Mikasa», buque de combate de 15.200 toneladas y 15.000 caballos, para el gobierno japonés; «Libertad», buque de combate de primera clase, de 11.800 toneladas y 12.500 caballos, para el gobierno chileno (comprado por el gobierno inglés). Cambiado de nombre se llama «Triumph». Por el gobierno inglés: «Natal», crucero de primera clase, de 13.500 toneladas y 23.500 caballos; «Sentinel» y «Ski nischer» crucero tipo de «Scouts» 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; «Amphitrite», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 18.000 caballos; «Nioba», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 16.500 caballos. Buques mercantes construidos en dichos astilleros: «Empress of India», «Empress of China» y «Empress of Japan», 8.000 toneladas y 10.000 caballos. Además desde el año 1873 hasta la fecha, se han construido 70 buques de distintas clases.

## Colegio del Cardenal Cisneros DE 1.ª y 2.ª ENSEÑANZA Costanilla de Santiago, 6, 1.º

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

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

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

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

ALUMNOS MEDIO-PENSIONISTAS Y EXTERNOS

## Carreras Militares Inglés Práctico-Marítimo

### Academia Sánchez Pacheco

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

INTERNADO

ARENAL, 24

### 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. (encuadernada)

# VAPORES CORREOS TRASATLANTICOS DE Pinillos, Izquierdo y C.ª, de Cádiz

Servicio al Brasil y Río de la Plata por los nuevos y rápidos vapores  
«INFANTA ISABEL» . . . de 10.000 toneladas (2 hélices).  
«BARCELONA» . . . . . de 7.500 id.  
«CADIZ» . . . . . de 7.500 id.  
«VALBANERA» . . . . . de 7.500 id.

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

Salidas de Barcelona cada veinte días.

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

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

## Servicios de la Compañía Trasatlántica

### LÍNEA 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.

### LÍNEA DE NEW-YORK, CUBA, MEJICO

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

### LÍNEA 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.

### LÍNEA 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.

### LÍNEA DE FILIPINAS

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

### LÍNEA 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.

### LÍNEA 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, a 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)

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



PROVEEDOR DE LA REAL CASA

Azopardo & C.ª  
Consignaciones, Embarques  
Aduanas y Fletamientos  
Cádiz (ESPAÑA)

## ¡Novedad!! ¡LA ZURCIDORA MECANICA!!

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

No debe faltar en ninguna familia.

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

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

Patent Magic Weaver Paseo de Gracia, 97. BARCELONA

## ARQUITECTOS Academia Moreno Jacometrezo, 45, principal. Madrid.

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

## LA MEJOR MAQUINA PARA ESCRIBIR

Usad para escribir limpio la maquina

Comparad la escritura de la maquina

YOST



YOST

No tiene cinta.

con todas las demás.

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