

# BOLETÍN

DE LA

## Sociedad económica

## de Amigos del País

DE

## GERONA

---

---

TERCERA ÉPOCA

1.º Abril 1915

NÚMERO 26

---

---

### SUMARIO

---

*Acta de la sesión ordinaria del día siete de Abril de 1915.— Proyecto de una línea española de navegación á Oriente II.—La novela de Conan Doyle y el bloqueo.—Anuncios.*

*Acta de la sesión ordinaria del día 7 de Abril de 1915.*

---

En la Ciudad de Gerona á siete de Abril de mil novecientos quince, celebró sesión ordinaria la Real Sociedad Económica de Amigos del País, bajo la Presidencia del Sr. Director Don José María Perez Xifra, asistiendo los Sres. sócios al margen nombrados.

Leída y aprobada que fué el acta de la sesión anterior, se dió cuenta de los asuntos siguientes:

De una carta Circular de la Junta Directiva de la Asociación Nacional Mútua «El Montepio Español», remitiendo un ejemplar de sus Estatutos rogando sea acogida con benevolencia por esta Económica. Se acordó dar las gracias por la atención.

De una carta de la Comisión de Sres. Generales, Jefes y Oficiales de esta guarnición, invitando á la Sociedad á la hora señalada en la Catedral el 28 del pasado. Enterado—

De un B. L. M. del Presidente de la «Lliga Regionalista» invitando al Director de la Económica á la conferencia del Senador por Barcelona, D. Luís Sedó. Enterado—

De un programa de los Juegos Florales que ha de celebrar el «Ateneo de Sevilla» en la actual primavera. Enterado—

Se dió cuenta del fallecimiento del antiguo sócio y Director que

fué de esta Económica, D. Gabriel March, acordándose constara en acta el sentimiento de la Sociedad por la pérdida del antiguo y digno compañero.

Y no habiendo más asuntos de que tratar, se dió por terminada la sesión, levantándose la presente acta, de la que como Secretario, Certifico.

## PROYECTO

### de una línea española de navegación á Oriente

#### II

**Tráfico de mercancía y pasajeros entre Dedé-Agatch, la Tracia oriental y Constantinopla.**

Ya hemos referido que tanto los pasajeros como la mercancía procedente de las diferentes regiones de Europa, no tienen actualmente otro camino para llegar á los mercados de la Turquía europea que por la costa de Bulgaria, puesto que por los ferrocarriles europeos es absolutamente difícil el tránsito, y solamente Alemania y Austria-Hungría utilizan la vía de Rumanía para transportar aquí alguno de sus productos, aparte del uso que hacen del puerto de Trieste en el Adriático enviando mercancía á Turquía por medio de vapores griegos.

Así es que existiendo un servicio diario de ferrocarril que pone en comunicación terrestre á Dedé-Agatch con la Tracia oriental y Constantinopla, vamos á tratar de cada uno de esos puertos, para llegar á conocer la forma y modo cómo, en los momentos presentes, se desarrolla el movimiento comercial y de pasajeros.

*Dedé-Agatch.*—Desmembrado Dedé-Agatch de los límites actuales del territorio otomano como consecuencia de la última guerra balcánica, ha pasado á ser del dominio de Bulgaria, cuyo vecino reino es el único puerto de que hoy dispone en las costas del mar Egeo. Dedé-Agatch ha sido casi siempre un puerto secundario, de muy escasa importancia, y casi pudiéramos decir un puerto de refugio, porque realmente sólo se utiliza cuando Turquía se ve obligada á prohibir la navegación por los Dardanelos, á causa de algún conflicto internacional ó de otra índole. Y precisamente porque tal circunstancia existe en estos últimos momentos es por lo que también se da la importancia que hoy tiene al referido puerto.

Situado, como hemos dicho, en la costa de Bulgaria del mar Egeo, se halla completamente abierto á la navegación, sin muelles, almacenes ni otros elementos apropiados para efectuar en regulares condiciones las operaciones de atraque, carga y descarga de los buques. Estos, que fondean aproximadamente á unas dos millas de distancia de tierra, por el poco calado que existe en aquel desabrigado é improvisado puerto, tienen que alijar la carga en gabarras

y lanchones de muy pequeño porte. Las mismas embarcaciones son las que se utilizan para tomar la carga procedente de tierra.

Para todo este servicio no cuenta aquel puerto más que con 18 gabarras y tres desembarcaderos, resultando que la carga y descarga de mercancías se efectúa con exagerada lentitud. La única ventaja que es de apreciar se manifiesta en la comodidad que representa encontrar casi al borde del desembarcadero los vagones del ferrocarril para conducir la carga á la estación de Dedé-Agatch.

En cuanto al embarque y desembarque de pasajeros y equipajes se hace en lanchas á vela y á remo, empleando en el trayecto, desde á bordo á tierra y viceversa, nada menos que una hora.

*Servicio de Dedé-Agatch á Constantinopla.*—La compañía del ferrocarril entre Bulgaria y Turquía tiene establecido un servicio diario combinado para pasajeros de 1.<sup>a</sup> y 2.<sup>a</sup> y 3.<sup>a</sup> clase, cuyos precios de pasaje indicaremos más adelante. El recorrido de 395 kilómetros que hay de distancia de Dedé-Agatch á Constantinopla se vence en quince horas, bastando este detalle para poder apreciar la reducida velocidad que tienen los trenes turco-búlgaros, toda vez que ni siquiera alcanzan á 27 kilómetros por hora.

El tráfico de mercancía se establece en ocasiones de acuerdo con las necesidades del momento, aun cuando directamente circulan varios trenes de carga de Dedé-Agatch á los principales puntos de la Tracia oriental y Constantinopla, combinados en la estación de Kuleli-Burgas, por ser la del empalme de las líneas.

Actualmente las expediciones por ferrocarril se hacen con bastante lentitud, pues á más de no ser muy numeroso el material rodante de que dispone la Compañía, ha disminuído ahora en proporciones considerables, porque el Gobierno otomano tiene siempre en reserva de 150 á 200 vagones de carga, de los que parece se sirve en estos momentos para movilización de tropas y material de guerra. Así es que á causa de ese mismo transporte de fuerzas militares y del considerable exceso de carga aglomerada en los vagones del ferrocarril de Dedé-Agatch, aumentados todos estos inconvenientes con las trabas aduaneras que interponen miles de dificultades en el tránsito de las mercancías, puede estimarse que el tiempo que emplea un vagón de carga desde Dedé-Agatch á Constantinopla es de dos á tres días.

También es necesario hacer constar que, en Dedé-Agatch, la mercancía que se desembarca por aquel puerto, en el caso que no sea posible transportarla inmediatamente de los vagones ó almacenes del ferrocarril al punto de destino, puede quedar allí almacenada sin pagar durante diez días derecho de estadía. Si excede de este plazo se satisfará en las oficinas correspondientes del puerto de Bulgaria, por cada 100 kilogramos y por día, diez céntimos de franco ó sean diez francos diarios por cada vagón de 10.000 kilo-

gramos. El plazo señalado era, hasta hace poco, de tres días, pero ahora se aumentó, considerando lo difícil que resulta transportar en seguida la mercancía al punto de destino, por el exceso de carga depositada en Dedé-Agatch en espera de turno para ser reexpedida.

*Tracia oriental.*—La Tracia oriental es una extensa zona en la Turquía europea que confina con la frontera búlgara desde el puerto de Dedé-Agatch en el mar Egeo, continuando hacia el Norte hasta Moustafá-Pachá (Bulgaria) y siguiendo en la dirección del Este por Tirnova para terminar en el mar Negro.

Entre sus poblaciones más principales se encuentran Demótica, Kulelí-Burgas, Andrinópolis, Kirh-Kilissé, Bada-Eski, Lula, Burgas y Chorlú, que en un tiempo fueron ciudades muy progresivas y de grandes elementos comerciales, pobladas por un número considerable de griegos-otomanos que con su espíritu de mercaderes supieron transformar aquella región en centros productivos y de riqueza.

Hoy todo ha cambiado porque falta el alma de aquella extensa comarca, constituida por el contingente griego-otomano, que en la última guerra turco-balcánica se vió obligado á emigrar á su país de origen, la Grecia, despoblando regiones enteras y abandonando sus hogares.

Ahora sólo habitan algunos de esos parajes los «muhadgir», antiguos pobladores de la Tracia oriental y occidental que, huídos cuando la invasión búlgara, volvieron más tarde, autorizados por el Gobierno otomano, reintegrándose así en su territorio. Este elemento, muy inferior al griego-otomano por su escasa cultura y ninguna riqueza, no puede hacer revivir muchas de esas regiones que hoy se encuentran casi improductivas, al punto que en la actualidad se las concede muy poca importancia.

Por esto, al tratar de la Tracia y especialmente en lo que se refiere á la vida mercantil y de actividad comercial, que es lo que en este trabajo estamos estudiando, debemos referirnos únicamente á Demótica, Andrinópolis y Kirk Kilissé por ser los tres mercados que aún hoy conservan alguna relación comercial con Dedé-Agatch y Constantinopla.

Demótica, por su proximidad á Dedé-Agatch, distante 70 kilómetros por vía férrea, que se recorre en cerca de tres horas, sigue conservando su vida industrial, especialmente en la cria del gusano de seda, cuya producción es de importancia. La fertilidad de aquel suélo, en el que se encuentran algunos minerales, así como el cultivo de cereales, pueden convertir aquella comarca en un buen centro de exportación, favorecido por el ferrocarril, que le pone en comunicación constante con el puerto de Dedé-Agatch.

Andrinópolis es indiscutiblemente el principal y más importante mercado de la Tracia oriental: toda la provincia de su nombre contaba en 1913 con una población de más de un millón de habitantes, com-

puesta de elemento cosmopolita, que ha sabido engrandecer aquella región, la que está unida por ferrocarril á Constantinopla, Bulgaria y Europa, vía Dedé-Agatch-Salónica y por Yambolí-Burgas.

El comercio de Andrinópolis, tanto con Bulgaria como con esta capital, es muy importante, y hasta hace poco tiempo, cuando las circunstancias lo permitían, efectuaba muchas transacciones con los países de Europa, tanto en importación como en exportación; pues así como en sus compras empleaba crecidas sumas obteniendo artículos manufacturados para abastecer el consumo de aquella región, así también en sus ventas ha venido ocupándose de la exportación de vinos, cereales, cueros, cera, pieles y huevos.

Andrinópolis dista de Constantinopla 319 kilómetros, que se dominan por ferrocarril en diez horas, siendo menor la distancia hasta Dedé-Agatch, calculada en 149 kilómetros, que se recorre en unas siete horas, pudiendo considerarse el puerto de Dedé-Agatch como el principal para el comercio de Andrinópolis por el tránsito de todos los productos de la Bulgaria y de los que allí se reciben procedentes de Europa. Constantinopla es también gran abastecedor de Andrinópolis.

Kirk-Kilissé, á muy poca distancia de Andrinópolis y á 217 kilómetros de Dedé-Agatch, es á su vez una plaza comercial de no escasa importancia en la Tracia oriental por sus transacciones con los principales centros europeos, de los que anualmente recibe, en cantidades de consideración, azúcar, café, cereales, petróleo, ferretería, tejidos de lana y algodón, loza, cristal, etc., etc. No siendo menos considerable su exportación de pieles de animales, vinos, cognacs y otros artículos de producción é industria nacionales.

La forma de abastecer ese mercado es igual que la que hemos dicho se emplea para el de Andrinópolis, vía Dedé-Agatch ó directamente de Constantinopla, puesto que con esta capital sostiene también un intercambio de productos bastante acentuado.

De Kirk-Kilissé á Andrinópolis existe un camino carril que se vence en ocho horas; pero el mejor itinerario para transportar pasaje y carga vía Dedé-Agatch es el siguiente: Dedé-Agatch, Demótica, Kuleli-Burgas (estación de empalme y transbordo) y Baba-Eski por ferrocarril, desde cuya última estación ferroviaria hasta Kirk-Kilissé hay cinco horas en coche ó carretera; el coche cuesta 50 piastras, ó sean 11 francos.

Queda, pues, indicado cuáles son los principales centros comerciales de la Tracia oriental con los que puede fácilmente ensancharse nuestro tráfico de exportación, pasando ahora á estudiar cómo se desenvuelve el servicio de carga y pasajeros entre aquella región, puerto de Dedé-Agatch y el extenso radio que alcanza Constantinopla.

*Servicio de la Tracia oriental á Dedé-Agatch y Constantinopla.*

—En la misma forma como hemos explicado que se desenvuelve el comercio internacional desde el puerto de Dedé-Agatch á Constantinopla, así se desarrolla también entre las principales regiones de la Tracia oriental al referido puerto búlgaro y de aquellas citadas regiones á esta capital otomana.

Por el momento no hay otra vía más apropiada ni más práctica que la del ferrocarril turco-búlgaro combinado. Tomando como punto de partida Dedé-Agatch, la línea férrea se extiende por las estaciones de Demótica, Kuleli-Burgas (donde se efectúa el cruce) y Andrinópolis, que son, como hemos indicado, á excepción de Kuleli-Burgas, los puntos más principales de la zona comprendida en la Tracia oriental, á la que venimos refiriéndonos. Y si hicimos referencia á Kuleli-Burgas es simplemente porque se encuentra en la línea férrea de Dedé-Agatch á Constantinopla, jugando importante papel como estación de tránsito, empalme y cruce de línea; aparte de esto ni industrial ni económicamente reviste la menor importancia.

Como ya hemos también tratado de Kirk-Kilissé conviene señalar la distancia que separa Dedé-Agatch de aquella comarca, calculada en 217 kilómetros. Kirk-Kilissé es el punto más lejano de la Tracia oriental, en donde aunque no con muchas facilidades existe servicio combinado de comunicaciones. El recorrido de Dedé-Agatch á Kirk-Kilissé ya queda indicado anteriormente cómo debe hacerse, calculándose el tiempo de viaje de doce á trece horas, ó quizás más, teniendo en cuenta para ello la mayor ó menor facilidad en los empalmes de trenes, servicios de coches y carretas y otras circunstancias imprevistas, pues es siempre muy preciso tener en cuenta que en muchas comarcas de este Imperio los medios de locomoción dejan mucho que desear.

El servicio de la Tracia oriental á Constantinopla puede concretarse á la región de Andrinópolis, cuyas comunicaciones, según queda referido, se efectúan por ferrocarril. El trazado de la línea, tomando como punto de partida Constantinopla, es: Sirkdedji (donde está construída la estación del ferrocarril), Kuleli-Burgas y Andrinópolis.

Ya hemos dicho que la distancia de uno á otro extremo es de 319 kilómetros, pudiendo recorrerse ese trayecto en diez horas cuando se trata de trenes de pasajeros de 1.<sup>a</sup>, 2.<sup>a</sup> y 3.<sup>a</sup> clase; pero si ha de efectuarse el tráfico de carga, entonces es mucho más pesado, empleando dos ó tres días un tren de mercancía desde el punto de partida al de destino por existir las mismas razones que las señaladas al ocuparnos del servicio de Dedé-Agatch á Constantinopla.

De la capital otomana también existe comunicación con la región más apartada de la Tracia oriental, que es Kirk-Kilissé. Se conocen dos vías: la de Baba-Eski y la de Kuleli-Burgas-Andrinópolis. La de Baba-Eski pudiera ser más conveniente en razón á la

menor duración del viaje, que se hace en doce ó trece horas en esta forma:

Sirkedji (Constantinopla) á Baba-Eski por ferrocarril y de Baba-Eski á Kirk-Kilissé por camino carril.

En cambio, siguiendo la vía Kuleli-Burgas-Andrinópolis, lo menos que puede emplarse en el trayecto son diez y ocho horas. El viaje se efectúa así:

Sirkedji (Constantinopla) á Kuleli-Burgas y Andrinópolis por ferrocarril. y de esta última estación á Kirk-Kilissé por carretera.

Concluído nuestro estudio acerca de cómo se practican los servicios de comunicaciones entre la Tracia oriental, Dedé-Agatch y Constantinopla, pasaremos á la última parte de este informe, que habrá de referirse á los precios de transporte y carga y pasajeros.

*Precios de transporte de carga y pasajeros entre Dedé-Agatch, la Tracia oriental y Constantinopla.*—Para completar [en lo posible esta información consideramos conveniente detallar los precios que actualmente rigen en las operaciones de carga y descarga de mercancías, embarque y desembarque de pasajeros en el puerto de Dedé-Agatch y las tarifas de transportes por ferrocarril en las líneas que ponen en comunicación á Dedé-Agatch con la Tracia oriental, Constantinopla y viceversa.

#### DEDE-AGATCH

*Operaciones de carga y descarga de mercancías.*—Toda mercancía que se embarque ó desembarque en el puerto de Dedé-Agatch pagará en concepto de operaciones de carga y descarga, desde á bordo del buque conductor ó receptor hasta el muelle, almacén de depósito ó vagón del ferrocarril:

Por cada 100 kilogramos de mercancía francos 1,50.

Es necesario aconsejar á los comerciantes españoles que para evitar dobles gastos de desembarque ordenen á sus agentes ó representantes en Dedé-Agatch, que tan luego como la mercancía llegue al citado puerto se proceda á cargarla inmediatamente en los vagones del ferrocarril.

No deberá olvidarse tampoco, puesto que en esta información ya va advertido, que si pasan diez días desde que la mercancía llega á Dedé-Agatch, sin haber sido transportada á su destino, se pagará diariamente diez céntimos de franco por cada 100 kilogramos, ó sean diez francos por día por cada vagón de 10.000 kilogramos de carga en concepto de estadía, á contar del oncenno día.

*Tarifas de transporte de mercancías por ferrocarril.*—Las Compañías de ferrocarriles orientales y de la línea combinada Salónica-Constantinopla, establecen sus fletes para el transporte de mercancías en la forma siguiente:

**DEDÉ-AGATCH Á CONSTANTINOPLA Y VICEVERSA**

*Precio normal para carga de «artículos coloniales», como arroz, azúcar, aceite, cacao, café, etc.*

	Los 1.000 kilgs.
	<u>Francos</u>
Por vagón completo de 10.000 kilogramos de carga. . . . .	41,00
Por medio vagón como mínimo, ó sean 5.000 kilogramos de carga. . . . .	67,00
<i>Mercancía general</i>	
Por vagón completo de 10.000 kilogramos de carga. . . . .	28,70
<i>Cereales</i>	
Por vagón completo de 10.000 kilogramos de carga. . . . .	24,70

NOTA—Sobre estos precios y mientras subsista el cierre de los Dardanelos, queda establecida una rebaja de 30 por 100, á fin de que con las tarifas reducidas pueda más fácilmente fomentarse el tráfico internacional.

**DEDÉ-AGATCH Á ANDRINÓPOLIS Y VICEVERSA**

*Mercancía en general*

	Los 1.000 kilgs.
	<u>Francos</u>
Por vagón completo de 10.000 kilogramos de carga. . . . .	15,00
Por medio vagón como mínimo, ó sean 5.000 kilogramos de carga. . . . .	18,00

**DEDÉ-AGATCH Á KIRK-KILISSÉ Y VICEVERSA**

*Mercancía en general*

	Los 1.000 kilgs.
	<u>Francos</u>
Por vagón completo de 10.000 kilogramos de carga. . . . .	21,50
Por medio vagón como mínimo, ó sean 5.000 kilogramos de carga. . . . .	25,25

**DEDÉ-AGATCH A DEMÓTICA Y VICEVERSA**

*Mercancía en general*

Por vagón completo de 10.000 kilogramos de carga. . . . .	12,50
-----------------------------------------------------------	-------

*Embarque y desembarque de pasajeros y equipaje.*—Desde á bordo del buque en el puerto de Dedé-Agatch al muelle ó desembarcadero. se paga por pasaje y bulto de equipaje francos dos.

*Precio de los billetes de pasaje por ferrocarril.*—Las Compañías ferroviarias tienen establecido para los billetes de pasaje un tipo fijo por kilómetro de recorrido en esta forma:

	Los 1.000 kilgs.
	<u>Francos</u>
Billete de 1. <sup>a</sup> clase. . . . .	0,11
» de 2. <sup>a</sup> » . . . . .	0,08
» de 3. <sup>a</sup> » . . . . .	0,05

Así es que los precios que rigen desde Dedé-Agatch á las siguientes estaciones y viceversa, son:

ESTACIONES		<i>Francos</i>
Dedé-Agatch á Demótica y viceversa (70 kilómetros de recorrido) . . . . .	1. <sup>a</sup> clase. . . . .	7,70
	2. <sup>a</sup> » . . . . .	5,60
	3. <sup>a</sup> » . . . . .	3,50
Dedé-Agatch á Andrinópolis y viceversa (149 kilómetros de recorrido) . . . . .	1. <sup>a</sup> » . . . . .	16,39
	2. <sup>a</sup> » . . . . .	11,92
	3. <sup>a</sup> » . . . . .	7,45
Dedé-Agatch á Kirk-Kilissé y viceversa (217 kilómetros de recorrido) . . . . .	1. <sup>a</sup> » . . . . .	23,87
	2. <sup>a</sup> » . . . . .	17,36
	3. <sup>a</sup> » . . . . .	10,85
Dedé-Agatch á Constantinopla y viceversa (395 kilómetros de recorrido) . . . . .	1. <sup>a</sup> » . . . . .	43,45
	2. <sup>a</sup> » . . . . .	31,60
	3. <sup>a</sup> » . . . . .	19,75

**ANDRINÓPOLIS**

*Tarifa de transporte de mercancía por ferrocarril*

ANDRINÓPOLIS Á DEDÉ-AGATCH Y VICEVERSA

	Los 1.000 kilgs. <i>Francos</i>
Por vagón completo de 10.000 kilogramos de mercancía general. . . . .	15,00
Por medio vagón como mínimo, ó sean 5.000 kilogramos de ídem íd. . . . .	18,00

ANDRINÓPOLIS Á CONSTANTINOPLA Y VICEVERSA

Por vagón completo de 10.000 kilogramos de mercancía general. . . . .	32,50
-----------------------------------------------------------------------	-------

*Precio de los billetes de pasaje por ferrocarril*

ESTACIONES

*Francos*

Andrinópolis á Dedé-Agatch y viceversa (149 kilómetros de recorrido) . . . . .	1. <sup>a</sup> clase. . . . .	16,39
	2. <sup>a</sup> » . . . . .	11,92
	3. <sup>a</sup> » . . . . .	7,45
Andrinópolis á Constantinopla y viceversa (319 kilómetros de recorrido) . . . . .	1. <sup>a</sup> » . . . . .	35,09
	2. <sup>a</sup> » . . . . .	25,52
	3. <sup>a</sup> » . . . . .	15,95

**CONSTANTINOPLA**

*Tarifa de transporte de mercancía por ferrocarril*

CONSTANTINOPLA Á DEDÉ-AGATCH Y VICEVERSA

«Artículos coloniales», como arroz, azúcar, aceite, cacao, café, etc.

Los 1.000 kilgs.

*Francos*

Por vagón completo de 10.000 kilogramos de mercancía..	41,00
Por medio vagón como mínimo, ó sean 5.000 kilogramos de id. . . . .	67,00

*Mercancía en general*

Por vagón completo de 10.000 kilogramos de carga. . . . . 28,70

*Cereales*

Por vagón completo de 10.000 kilogramos de carga. . . . . 24,70

Sobre estos tipos se hace una rebaja de 30 por 100 mientras se halla cerrado á la navegación el paso de los Dardanelos.

CONSTANTINOPLA Á ANDRINÓPOLIS Y VICEVERSA

Los 1.000 kilgs.

Francos

Por vagón de 10.000 kilogramos de mercancía general. . . . . 32,50

CONSTANTINOPLA Á DEMÓTICA Y VICEVERSA

Por vagón de 10.000 kilogramos de mercancía general. . . . . 32,50

COMSTATINOPLA Á KIRK-KILISSÉ Y VICEVERSA

Por vagón de 10.000 kilogramos de mercancía general. . . . . 30,00

*Precio de los billetes de pasaje por ferrocarril*

ESTACIONES

Francos

Constantinopla á Dedé-Agatch y viceversa (395 kilómetros de recorrido). . . . .	}	1. <sup>a</sup> clase. . . . .	43,45
		2. <sup>a</sup> » . . . . .	31,60
		3. <sup>a</sup> » . . . . .	19,75

Constantinopla á Andrinópolis y viceversa (319 kilómetros de recorrido). . . . .	}	1. <sup>a</sup> » . . . . .	35,09
		2. <sup>a</sup> » . . . . .	25,52
		3. <sup>a</sup> » . . . . .	15,95

Los precios indicados para el transporte de mercancías son los que generalmente rigen para el caso en que el comerciante establecido en el país, sea importador ó exportador, se ocupa por sí mismo de las operaciones de embarque, desembarque y transporte de la carga. Pero cuando ésta viene ó va por cuenta del expedidor, sucede que para las indicadas operaciones hay en muchas ocasiones necesidad de comisionar á agentes especiales dedicados exclusivamente á esta clase de negocios.

Y cuando es así, esos agentes tienen establecida, con pequeñas variaciones, la siguiente tarifa:

Operaciones de descarga de la mercancía al costado del buque, conducción al muelle, transbordo al vagón y transporte por ferrocarril.

PUERTO DE DEDÉ-AGATCH Á LA ESTACIÓN EN CONSTANTINOPLA Y VICEVERSA

Los 100 kilgs.

Francos

Por vagón de 10.000 kilogramos de carga. . . . . 5,00

Si la expedición es menor de 10.000 kilogramos y mayor de 5.000. . . . . 6,00

Si no llega á 5.000 kilogramos de carga. . . . . 8,00

Y además cinco francos extra por expedición cuando se trata de pequeñas partidas.

En los indicados precios están comprendidos absolutamente (salvo el seguro) todos los gastos, desde que la mercancía sale de á bordo hasta que llega á la estación de destino.

PUERTO DE DEDÉ-AGATCH Á LA ESTACIÓN EN ANDRINÓPOLIS Y VICEVERSA

Los 100 kilgs.

Francos

Por vagón de 10.000 kilogramos de carga. . . . . 1,70

Por ídem de 5.000 ídem de id. . . . . 2,00

Si se trata de pequeñas partidas. . . . . 2,50

PUERTO DE DE DÉ-AGATCH Á LA ESTACIÓN DE DEMÓTICA Y VICEVERSA

Los 100 kilgs.

Francos

Por vagón de 10.000 kilogramos de carga. . . . . 0,90

Por ídem de 5.000 ídem de id. . . . . 1,00

Si se trata de pequeñas partidas. . . . . 1,25

PUERTO DE DEDÉ-AGATCH Á KIRK-KILISSÉ Y VICEVERSA

Los 100 kilgs.

Francos

Por vagón de 10000 kilogramos de carga. . . . . 2,30

Por ídem de 5.000 ídem de id. . . . . 2,75

Si se trata de pequeñas partidas. . . . . 3,40

Las principales firmas de reconocida responsabilidad y honorabilidad que en la demarcación de este Consulado se ocupan de esas operaciones, por medio de sus agentes en Dedé-Agatch y en las más importantes plazas de este territorio, son las dos siguientes:

Schenker & C.<sup>o</sup>, Crepulu Han, 34 à 37, Stamboul, Constantino-  
pla; S. W. Hoffmann, Tchibili Rijtim Han Galata, Constantinopla.

Hemos llegado al final de nuestro trabajo y antes de suscribirlo preciso será recordar de nuevo que por patriotismo y conveniencia debemos ahora más que nunca acercarnos á los mercados orientales, desenvolviendo nuestro comercio y acreditando nuestra industria por las diferentes plazas que hoy se hallan fuera del concurso de la producción extranjera.

Nuestros buques no pueden continuar siendo una dolorosa excepción en su ausencia de estos mares. El amor propio del exportador español, su actividad y espíritu de empresa hay que demostrarlo en estos transcendentales momentos, y como España no debe continuar ignorada ni inactiva, no hay más que alzar nuestra bandera de expansión y progreso por Oriente.

Mariano Fábregas Sotelo,

Cónsul de España.

## La novela de Conan Doyle y el bloqueo.

Las últimas declaraciones, que todos conocen, del jefe del Estado Mayor alemán, el almirante Von Tirpitz, referentes á las causas que han originado el bloqueo de las Islas Británicas por los submarinos alemanes, conceden gran actualidad á la novela del insigne escritor inglés publicada en la revista londinense *The Strand Magazine* el mes de Julio del año último.

*Danger*—Así se titula la novela—fué leída ávidamente por los ingleses un hermoso día del mes de Julio, cuando en la bahía de Suthend S. M. Británica pasaba revista á una de las escuadras más poderosas de su imperio: «The Home Fleet».

Si acaso entonces fué juzgada como fantástica y absurda la narración del Conan Doyle por los «dueños del mar, los hechos han venido á demostrar que no le faltaba razón al escritor adivino exponiendo un peligro que en día no lejano podría presentarse.

Según las declaraciones de Von Tirpitz, la idea del bloqueo le fué sugerida por la lectura de esta novela, y como la noticia tiene visos muy verosímiles, por coincidir el plan alemán con la esencia de la narración, vamos á publicar su argumento que seguramente ha de interesar á nuestros lectores por ser el tema de más palpitante actualidad.

Norland es uno de los estados más insignificantes de Europa. Su escuadra queda reducida á seis cruceros, 20 torpederos y ocho submarinos. Un pequeño conflicto originado por un cambio de fronteras, obliga á Inglaterra á enviar su ultimatum á esta insignificante nación.

Ante el poderío naval de la Gran Bretaña, que lleva gastados miles de millones de libras en sus escuadras, todos los ministros aconsejan al Rey que acepte las humillantes condiciones del ultimatum, por considerar absurda cualquier determinación «contraria» á las circunstancias.

El capitán Sirius, que asiste al Consejo á ruego del almirante de la pequeña flota, es un técnico naval, que propone al Rey le encargue el mando de las operaciones, y promete por su vida traer á los pies de S. M. todo el orgullo inglés en el término de seis semanas.

La idea es calificada de absurda por el Rey; pero una vez expuesta por el capitán la táctica que piensa emplear, es aprobada con entusiasmo por los concurrentes y el Rey le confiere amplios poderes para llevar adelante tan magna empresa.

No se envía contestación al ultimatum, y el capitán Sirius dispone que la pequeña escuadra se reúna en el puerto de Blackenberg, que seguramente ha de ser el primero que ataque la escuadra inglesa una vez comenzada la guerra.

El capitán Sirius, con la misma fluidez de ideas observadoras que su hermano Sherlock Holmes, reúne los ocho submarinos en la playa de un desconocido pueblecito costero, para evitar todo ataque del enemigo, á quien nada puede interesar la destrucción de un montón de casuchas. En una de éstas establece la base de aprovisionamiento, haciendo conducir activamente en las pocas horas que faltan para el terrible momento en que ha de expirar el plazo concedido, provisiones de aceites, grasas, víveres, municiones para los torpedos y en una palabra todo cuanto él supone que ha de necesitar en las seis semanas que ha de durar la guerra.

Son las seis de la tarde. El plazo concedido por el ultimatum ha vencido. Veinte unidades de la escuadra inglesa, que están á pocas millas de Blackenberg, bombardean la ciudad y el puerto, destruyéndolo é incendiándolo á las pocas horas.

A la misma hora los ocho submarinos se hacen á la mar, hácia el Oeste de la Gran Bretaña é Irlanda, el Canal de la Mancha y los estrechos de Dover.

Los capitanes de estos buques llevan órdenes terminantes de no atacar á ningún barco mercante que «salga» de las Islas Británicas.

Únicamente deben torpedear á los grandes buques mercantes que «entren» y no á los pequeños, pues considera irrisorio gastar un solo proyectil en las pequeñas embarcaciones.

«Los pueblos grandes—dice—se surten con barcos grandes».

Sirius, que manda el submarino *Jota*, llega, sin que nadie note su presencia, hasta la desembocadura del Támesis.

Allí encuentran reunidos poderosos barcos de guerra ingleses.

Siguiendo el plan trazado á sus compañeros, no trata de molestar á ninguno de los barcos; pero á una milla de distancia distingue á un hermoso buque mercante, completamente cargado, que se dirige á Londres. Le dispara un torpedo, y mientras se produce la natural confusión ocasionada por el hundimiento, puede observar que el mar es un campo sembrado de trigo, sobre el que yacen miles de carneros cangielados, sin duda procedentes de la Australia.

Se aparta unas 30 millas al Oeste, y allí repite su ataque á un hermoso barco de 14 mil toneladas con cargamento de trigo y de maiz.

Durante varios días consigue echar al fondo del mar todos los barcos que tratan de llevar mercancías á la Gran Bretaña en la demarcación que tiene señalada.

A los cinco días se reúne con sus compañeros en alta mar, y, á pesar de los inconvenientes naturales del lugar, se reparten equitativamente todas las municiones que llevan, para que á ninguno pueda faltarle nada.

Los siete submarinos no han sido menos afortunados en su empresa, pues han destruido cerca de 40 barcos mercantes.

De esta forma, queridos compañeros—dice,—el pobrecillo Juan Bull no va á tener suficientes medios de alimentarse, pues, desgraciadamente para él, su casa no produce más que una quinta parte de lo que consume. ¡Lo siento por sus hijos los mineros de Lancashire, los trabajadores de Londres y los pobres mineros de Hull! Pero, muy a pesar mio, la guerra es la guerra y el más débil es el que debe pagar siempre sus torpezas».

Separados nuevamente, para continuar sus hazañas, éstas continúan con éxito brillante.

Una mañana el capitán Sirius sale á la superficie y obtiene de un pescador un periódico de Londres. Es la primera desde el principio de la guerra que tiene noticias de lo que pasa en el mundo.

En la primera página del diario aparecen en gruesos caracteres los detalles de la destrucción del puerto de Blackenberg y los redactores comentan con ironía la valentía de la pequeña nación que se pone á luchar nada menos que frente á la Armada británica, cuyo poderío é importancia son reconocidos universalmente.

Después comentan, en tipos más pequeños la audacia de un submarino, que, con su atrevimiento ha pretendido bloquear la Gran Bretaña. En un artículo encabezado con el siguiente título: «¿Es el fin de la guerra?» describe la situación angustiosa en que se encuentra el país atacado, ante la noticia de un posible desembarco de fuerzas inglesas en su territorio.

Sirius que no puede contener la risa por los juicios de la prensa y la forma de ocultar la verdad, no cree probable la idea del desembarco, pues muy á pesar suyo, se vería obligado á inutilizar los transportes de tropas.

El espíritu de Sherlock Holmes, que por esta vez se ha encarnado en la persona del capitán Sirius, observa las últimas cotizaciones de El Báltico (1), y ve con alegría que el trigo, el maíz y el arroz han subido de una manera asombrosa.

«Este es el principio del fin», dice á su tripulación.

En varias ocasiones el sumergible es atacado por un hidroaeroplano, aunque consigue escapar. A juicio suyo, considera el aparato aéreo como el mejor medio de defensa contra los submarinos, por permitirles evolucionar varias veces sobre un mismo punto durante el mismo tiempo.

Pasados varios días obtiene otro periódico inglés, en la misma forma, y se entera de la destrucción de uno de los sumergibles de la pequeña flota. Este fué echado á pique por un barco mercante inglés, convertido en crucero auxiliar, en el momento de rogar al comandante del barco que tratara de ponerse á salvo con su tripulación.

Compensa su pena la nueva alza ocasionada en el trigo y la siguiente noticia que ofrece á la memoria de sus heroicos compañeros:

(1) Un centro de contratación de Londres

«Hay gran escasez de leche de vacas en todo el Reino Unido. El Gobierno en la imposibilidad de importar carnes congeladas de las colonias, y ante la escasez de reses vacunas, ha ordenado se sacrifiquen para el consumo todas las vacas destinadas á la producción de leche.

«¡Los estamos sitiando por hambre! Dentro de breves días no habrá manteca ni los ingleses podrán alimentar á sus hijos. Ya veremos quien resiste más.»

Cuando todas las provisiones escaseaban á bordo del submarino y el capitán Sirius navegaba con rumbo á su improvisada base de operaciones, distingue desde su cabina un barco de guerra que enarbolaba la bandera de su patria.

Ante el temor de ser traicionado por un barco enemigo, corre unas millas; y observa con alegría que es efectivamente acaso el único barco de guerra de su nación que ha escapado del bombardeo.

Es el *Juno*, un antiguo crucero. Al llegar junto á él, toda la tripulación sobre cubierta, aclama al capitán Sirius.

¡Es la paz! ¡Inglaterra ha pedido la paz! En Londres se habían sublevado los barrios obreros, ante la imposibilidad de adquirir pan á cualquier precio.

Las casas de los Ministros, el Palacio Real, el Parlamento y los edificios públicos estaban custodiados, para defenderlos de la indignación de las muchedumbres, que irritadas, pedían pan y leche para sus hijos.

¡Inglaterra había capitulado!

Las condiciones de paz no fueron onerosas para Inglaterra, pues Norland, con muy buen acuerdo, no quiso conservar para siempre un enemigo poderoso, que había de serlo mucho más ante la lección recibida.

Fué convenido un mutuo saludo de banderas, y el noble estado no reclamó indemnización alguna para sí; pero en cambio, puso como condición á Inglaterra que indemnizase á los países neutrales de los perjuicios que los submarinos habían ocasionado en la Marina mercante. El día de la capitulación, el capitán Sirius, escoltado por los seis submarinos y el crucero *Juno* pasaba por el Canal de la Mancha y frente á la escuadra inglesa, dejando ante el mundo entero una estela de gloria.

En forma de epílogo añade unos párrafos de un artículo de fondo del *Times* publicado después de ser firmada la paz:

«A pesar de este lamentable desastre, que ha ocasionado muchos perjuicios á nuestra Marina mercante y nos ha costado más de 50.000 vidas, hay un gran consuelo, y es que afortunadamente, nuestro vencedor no es un país suficientemente fuerte para que haya podido extremar las condiciones de la victoria.

«Hemos sido completamente humillados á sus pies. Sin embargo, las condiciones de paz no han sido onerosas.

«De haber sucedido esta aventura con cualquier otra potencia, ya habríamos desaparecido del mundo como imperio.»

Del figurado artículo se deducen tres enseñanzas para el porvenir: en la primera recomienda á los políticos que se dejen de asuntos que en nada atañen á la defensa de su patria, y traten de fomentar la agricultura, cortando la constante emigración á las colonias, con el fin de establecer granjas que produzcan en mayor proporción lo que las Islas Británicas pueden consumir.

Lo segunda lección para Inglaterra es la conveniencia de construir dos túneles submarinos de doble vía á través del canal de la Mancha, pues de haber existido éstos Inglaterra se hubiera podido aprovisionar del continente.

Y finalmente, aconseja la construcción de grandes submarinos mercantes.

Son de gran interés los juicios que exponen acerca de esta novela las autoridades más eminentes de la Gran Bretaña.

Las apreciaciones de los almirantes ingleses lord Charles Beresford, Sir Algernon de Horsey, Sir Compton Domvile C. C. Penrose Fitzgerald, Villiam Hannam Henderson, Sir William Kennedy, Sir Edward Hbart y Seymour y otras importantes personalidades son tan valiosas, que constituyen un conjunto de enseñanzas que deben tenerse muy en cuenta.

---

## Avisos

---

Se suplica á todos los señores socios correspondientes de esta Sociedad Económica que residen en poblaciones donde está establecido el servicio de giro postal, se sirvan mandar á nombre de D. José Gómez Mirla, Ciudadanos, 3, el importe de 5 pesetas por la anualidad vencida del año 1912, y á los demás socios de igual clase que no les sea posible hacerlo por el expresado conducto, por carecer de él, se les ruega que á la primera ocasión que se les ofrezca vayan á efectuar el pago en el propio domicilio del señor Gómez, ó manden una persona que los satisfaga en su nombre.

---

Tienen derecho á recibir este Boletín los señores socios, residentes ó corresponsales, que estén al corriente en el pago de sus cuotas y se admiten suscripciones á razón de cinco pesetas cada año.

---