

DIARIO DE LA MARINA

Periódico Independiente

AÑO XLVI

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

Madrid, Jueves 31 de Diciembre de 1914

DOS EDICIONES DIARIAS

Número 14 128

Los neutrales

La conferencia celebrada hace pocos días en Malmoe por los Reyes de Suecia, Noruega y Dinamarca ha dado lugar á que se acentúen los deseos de una intervención de los países neutrales en favor de una paz que nadie vislumbra por parte alguna.

Esa idea, con tener sus puntos y ribetes de egoísmo, como todas las humanas, encierra un fondo de nobleza que es simpático á muchos; pero no es posible desconocer que es irrealizable en la práctica.

La fuerza que representan las naciones que no toman parte en la lucha, aun dado caso que ellas se lanzaran á la peligrosa tarea de emplearla, no es suficiente para imponer respeto á ejércitos y escuadras tan numerosos como bien preparados, que han confiado á las armas la salvación de sus respectivos ideales patrios.

Y una mediación pacífica y razonada no encontraría eco en los Gobiernos beligerantes, que, por motivos diversos, confían aún en la victoria de su causa y en conseguir el resultado práctico de los enormes sacrificios que se han impuesto.

En los Parlamentos de Inglaterra, Francia y Alemania ha resonado la voz de los directores de su política para afirmar que la guerra sólo terminará por la anulación del bando opuesto como garantía de una tranquilidad futura; y en tal situación no es fácil que fuesen aceptadas compensaciones por los que aspiran á recoger el fruto de cruentos y costosos esfuerzos.

Si se tratase de simples ambiciones territoriales para satisfacer determinadas necesidades geográficas, más ó menos justas, entonces cabría hacer un estudio de ellas, y tal vez se encontraría medio de satisfacerlas; pero aquí no hay nada de eso, y la lucha principal, ó sea la de Alemania é Inglaterra, tiene por finalidad la hegemonía mundial que la segunda mantiene en los mares, y que no ha de ceder más que por la fuerza.

Cinco meses de campaña han demostrado la solidez de la organización alemana, que logra sostener su puesto contra todos los soldados de Europa; mas también se ha visto que la flota británica es capaz, por sí sola, de dominar el Océano, sin que su adversaria pueda causarle más que leves molestias, sin ninguna importancia militar.

Este balance, pavoroso para la suerte de la Humanidad, lleva camino de repetirse indefinidamente cada treinta días, y hallándose en posesión los dos principales actores de la contienda de la certeza de su resistencia respectiva no van á deponerla por consejos cuya discusión es sencilla ante la realidad de los sucesos.

No hay ese cansancio de que tanto se habla. Podrá haberlo en Francia, quizás en Austria y aun en Rusia; pero en Londres y en Berlín vive la persuasión de un triunfo que tiene motivos lógicos de existencia, y en su busca han roto las hostilidades esos dos pueblos.

Cierto es que la masa completa de los neutrales, agrupada alrededor de Italia, que posee una fuerza militar intacta, podría imponer soluciones en el Continente, y que todas las flotas reunidas á la de Alemania serían suficientes para reducir al silencio á la británica.

¿Pero quién sería capaz de realizar ese milagro de concordia? Tal idea no reñe el más somero examen, pues la desconfianza internacional; si antes era grande, hoy día es inmensa y nadie se fía ni de la camisa que lleva puesta.

Ha de pasar, pues, bastante tiempo antes de que empuñen las banderas, y los cabildos de los neutrales se mantendrán dentro de un estéril platonismo, porque la partida tiene riesgos demasiado grandes para que nadie los arrostre sin necesidad absoluta.

Lo que sí harán, ó deben hacer todos, es prevenirse para no pagar los vidrios rotos en la hora del reparto, que ha de sonar al fin y al cabo, por mucho que la cosa se prolongue.

La actitud de Italia

Cómo dejaría de intervenir en la guerra.

El corresponsal de *Il Giornale*, de Sicilia, que tiene muy buenas relaciones con uno de los actuales ministros, ha hablado con él, consiguiendo obtener declaraciones muy interesantes.

Habló primero el ministro de los propósitos del viaje del príncipe de Bülow, diciendo que éste no ha tenido aún ocasión de hacer ofrecimientos á Italia, ni de decir al Gobierno cuál es su actitud.

El periodista preguntó al personaje de referencia si el nuevo embajador de Alemania en Roma ofrecería al Gobierno italiano la cesión de Trento.

—No lo sé—contestó el ministro—, ni creo que las proposiciones del embajador alemán puedan interesarnos, á menos que correspondan á nuestros deseos. No hay por qué negar que Italia ha expresado su deseo, mejor dicho, su voluntad, que consiste en tener sus fronteras naturales. Está dispuesta á ir á la guerra para realizar su deseo, y lo juzgo inevitable. ¿Cómo evitarlo? Si el príncipe de Bülow trae en su maleta la cesión del Trentino, empezaremos á entendernos.

Con el Trentino nos contentaremos. Esta región cerrará la puerta de nuestra casa, y con ella nos daremos por satisfechos. No hay que olvidar que el 70 por 100 de sus habitantes son italianos.

Accidente de automóvil

SEVILLA, 31.—En el puente de piedra de la carretera de La Roda ha ocurrido un grave accidente automovilístico.

Al hacer un rápido viraje el automóvil que conducía el médico de Málaga D. Diego Narbona, á su esposa y á su hijo, volcó, cayendo en la cuneta.

Resultaron, con una gravísima herida en la cabeza el chauffeur, Enrique García, y con varias contusiones y conmoción cerebral, grave, el lacayo, Manuel Porra.

El vehículo quedó destruido.

EN EL MAR ADRIÁTICO

Odisea de un submarino

La *Petite Gironde* publica el siguiente telegrama de uno de los oficiales de la Armada, sobre el «raid» que acaba de realizar en el Adriático el submarino á bordo del cual se halla:

«Salimos del tondadero el sábado por la mañana, y llegamos hasta 10 millas de un puerto enemigo el domingo á las tres de la madrugada; á las seis nos sumergimos, y con la velocidad de los que no tienen prisa, es decir, á cinco kilómetros por hora, nos dirigimos á la entrada del puerto; apenas nos encontramos en la bahía, vimos un buque; nuestro comandante no quiso enviarnos ningún torpedo, pues prefería hacer mejor uso de ellos; en vista de esto, descendimos hasta 20 metros de profundidad, y continuando nuestra marcha, pasamos por debajo del buque.

Hacia las siete y media nos acercamos á un obstáculo.

Vimos muchos cruceros, pero no podíamos lanzar nuestros torpedos contra ellos, porque el obstáculo los protegía; pero á seis metros de nuestro submarino nos llegaron el *Rudolph* y otros destructores; iban á pesar por delante de nosotros.

Para que el tiro fuese más seguro, nos acercamos á ellos; pero he aquí que de improviso nuestro barco se encuentra cogido, sin que podamos avanzar ni retroceder, y estamos presos entre una red de cables de acero.

A pesar nuestro, nos vemos casi en la superficie; al punto, el enemigo nos lanza torpedos, que arañan nuestro casco, pero que, por milagro, apenas nos tocan; la artillería dispara con ahínco contra nosotros.

En fin, como estábamos sin poder mover, nuestra situación era bastante comprometida; así, pues, con verdadera resignación, aguardábamos la explosión que nos hiciera salir de aquella cruel espera.

Jamás he pasado un momento tan crítico; pero me parecía, lo mismo que á mis camaradas, que la muerte tardaba ya mucho, y cuando se tiene el convencimiento de que todo ha acabado, se desea que el fin venga cuanto más rápidamente, mejor.

Mientras ensayábamos desembarazarnos de aquella gran alambrada de acero en que aparecíamos presos, se hizo funcionar la máquina para hacer que el submarino se hundiera. Se puso á muchos hombres en los volantes; hecho esto, descendimos á 16 metros, se aumentó la velocidad, y el barco se desprendió de los cables; pero no habíamos acabado de salir del peligro, pues los contratorpederos nos perseguían y nos imposibilitaban de emprender y reconocer nuestro camino; era, pues, necesario resolver de una vez.

Para esto nos remontamos á nueve metros y medio; pero á cada momento los barcos enemigos disparaban contra nosotros; los torpedos pasaban muy cerca del submarino, pero no hacían blanco, gracias á una mala apreciación de nuestra velocidad; y ellos creían que marchábamos á nueve metros y nuestra marcha no era más que de dos.

En fin, al cabo de dos horas nos vimos completamente libres.

Por la tarde volvimos á la superficie, después de doce horas pasadas debajo del agua. A las siete y media de la tarde todavía fué necesario sumergirse, porque aun nos veían perseguidos.»

La neutralidad de Bélgica

Nuevas alegaciones de Alemania.

La *Gaceta de Alemania del Norte* publica la siguiente información oficiosa del Gobierno alemán:

«Se han encontrado nuevas é importantes pruebas de culpabilidad respecto á la inteligencia anglobelga. Hace poco se obtuvo en Bruselas al secretario de Legación inglés Mr. Grant Watson, que había quedado en el edificio de la Legación inglesa cuando la Legación se trasladó á Amberes y á El Havre. Recientemente, el mencionado secretario fué sorprendido cuando trató de hacer desaparecer varios documentos que él se había llevado de la Legación secretamente al ser detenido. El examen de estos papeles dió como resultado que se trataba de documentos con detalles de carácter muy íntimo, que se refieren á la movilización belga y la defensa de Amberes, y que datan de los años 1913 y 1914. Entre ellos había varios decretos circulares dirigidos á las Comandancias superiores belgas, y que llevaban el facsímil de la firma del ministro de la Guerra belga y del jefe del Estado Mayor; además había notas referentes á una sesión de la Comisión especial para Amberes como base de aprovisionamiento, del 27 de Mayo de 1913.

El hecho de que estos documentos se hallaban en la Legación inglesa demuestra claramente que el Gobierno belga no tenía ningún secreto en asuntos militares ante el Gobierno inglés, sino que, al contrario, ambos Gobiernos estaban constantemente en la más íntima inteligencia militar. El interés especial resulta una nota manuscrita que se encontró entre los papeles, y que el secretario inglés había tratado de destruir, sin lograrlo. Esta nota dice:

«Información.
1.º Los oficiales franceses han recibido la orden de incorporarse en sus respectivos puestos el día 27 del mes corriente.

2.º El mismo día, el jefe de la estación de Feignies ha recibido orden de hacer salir en la dirección de Maubeuge todos los vagones cubiertos disponibles que sirven al transporte de tropas. Comunicado por la brigada de gendarmería de Franeries.»

Hay que advertir que Feignies es una estación del ferrocarril de Maubeuge á Mons, á tres kilómetros de la frontera belga, en territorio francés. Franeries está situado en la misma línea, en Bélgica, á 10 kilómetros de la frontera francesa.

De esta nota se desprende que Francia ha tomado sus primeras medidas de movilización ya el 27 de Julio, y que la Legación inglesa ha tenido noticia de este hecho inmediatamente por mediación de las autoridades belgas.

Si ha en falta otras pruebas para las relaciones existentes entre Inglaterra y Bélgica, el material encontrado ofrece una multitud de datos importantes. Este material demuestra otra vez que «Bélgica había renunciado á su neutralidad á favor de Francia é Inglaterra», y que se había transformado en socio activo de la coalición formada para combatir á Alemania.

En cuanto á Inglaterra, la neutralidad belga no significaba para ella otra cosa que un pedacito de papel cuya autoridad ella invocaba cuando convenía á sus intereses, y cuya existencia parecía ignorar cada vez que esto servía á sus fines. Es evidente que el Gobierno inglés empleaba la violación de la neutralidad belga por Alemania solamente como pretexto para hacer parecer como justa ante el mundo y el pueblo inglés la guerra contra nosotros.»

Pruebas de la sinceridad británica.

Con respecto á manifestaciones en las que se implica que la Gran Bretaña pensaba en la violación de la neutralidad de Bélgica, el *Forcing Office* publica la siguiente Memoria de una conversación tenida con el ministro de Bélgica en 7 de Abril de 1913. Fué remitida al ministro británico en Bruselas, y comunicada por éste al ministro de Estado de Bélgica en esta fecha:

«Señor: Hablando hoy al ministro de Bélgica le dije, no oficialmente, que había llegado á mi conocimiento que existían temores y recelos en Bélgica respecto á si seríamos nosotros los primeros en violar la neutralidad belga. Yo no creí que dicho temor hubiese tenido origen británico.

El ministro de Bélgica me notificó que se había hablado algo sobre el particular en cierta esfera británica, que no podía nombrar, referente al desembarco en Bélgica de tropas por parte de la Gran Bretaña, con el fin de anticiparse á un posible envío de tropas alemanas á Francia á través de Bélgica.

Respondí que estaba plenamente seguro de que este Gobierno no sería el primero en violar la neutralidad de Bélgica, y no creía que ningún Gobierno británico sería el primero en hacerlo, ni la opinión pública aquí jamás aprobaría de ello. Lo que sí tenemos que conside-

rar, y era cuestión un tanto embarazosa, era que sería esperado y necesario que nosotros (como una de las Potencias garantes de la neutralidad de Bélgica) hiciésemos, en caso de que la neutralidad de Bélgica fuese violada por cualquier Potencia. El ser nosotros los primeros en faltar á ella y enviar tropas á Bélgica sería dar á Alemania, pongo por caso, motivo justificado para que ella enviase también á Bélgica tropas.

Lo que nosotros deseábamos en el caso de Bélgica, como en el de otros países neutrales, era que su neutralidad fuese respetada, y en tanto que no fuera violada por ninguna otra Potencia, á buen seguro que nosotros no enviaríamos tropas á su territorio. — Firmado: Grey.»

INCIDENTE ANGLO-YANQUI

El derecho de visita

LONDRES, 31.—El Gobierno de los Estados Unidos ha enviado una nota al Gobierno británico protestando contra las medidas tomadas por la flota británica contra el comercio marítimo americano, diciendo que la injustificada interferencia en el tráfico legal ha causado gran desagrado.

El Gobierno pide una información definitiva referente á la actitud de la Gran Bretaña con objeto de proteger el derecho de los barcos americanos.

La nota, que está concebida en términos amistosos, se dirige realmente á la Triple Entente.

Con referencia á la detención de barcos americanos en el mar, el Gobierno americano no puede tolerar los retrasos causados por la conducción de aquellos á los puertos británicos para su minucioso examen.

Dice que las pruebas de que el cargamento va destinado al enemigo deben hacerse durante la inspección verificada en alta mar.

Agrega que cualquier castigo á que dé lugar la requisa no podrá ser impuesto al expedidor neutral, sino al destinatario beligerante.

El Gobierno se ha reunido para tratar de la nota yanqui, pero se reservan cuidadosamente los acuerdos recaídos.

La actitud de la Prensa inglesa de esta mañana es de reserva al juzgar esto.

Todos los periódicos importantes se expresan en términos amistosos para los Estados Unidos.

Inquietudes en los Estados Unidos.

El periódico americano *Washington Post*, del 21 de Diciembre, publica un artículo violento contra el militarismo marítimo inglés, y comentando las últimas declaraciones de Churchill, dice:

«Inglaterra anhela un dominio marítimo absoluto. El militarismo terrestre debe oírse y destruirse con la ayuda de todas las naciones de Europa; pero el militarismo marítimo es una cosa admirable, siempre que sea militarismo británico. Esto es la concepción inglesa que el mundo entero ha de aceptar.»

El *Washington Post* añade que los Estados Unidos deben estar preparados, porque si Inglaterra lograse un triunfo sobre Alemania, es posible que tratase de establecer el dominio marítimo contra el derecho y los intereses de América, y entonces la nación americana tendría que declarar la guerra á Inglaterra.

Información de Marina

Cuerpo general.

Le fué concedida licencia al teniente de navío D. Gabriel Rodríguez.

Nombróse jefe de la estación torpedista del Apostadero de Cartagena al capitán de corbeta D. Eduardo Verdia.

Se nombró ay. ante del almirante D. José Pidal, recientemente nombrado jefe de la jurisdicción de Marina en la corte, al teniente de navío D. José Ferrer.

Embarcan en el acorazado *España* el teniente de navío D. Juan Vinagra y el alférez de navío D. Manuel de Flores.

Nombróse para eventualidades del servicio en el Apostadero de Cádiz al teniente de navío D. Claudio Lago de Lauzas.

Declaráronse aptos para desempeñar destinos de oficiales hidrográficos el capitán de corbeta D. José Luis Coloma y los tenientes de navío D. Luis Cebreiro y D. Joaquín Cervera.

Escuela de Ingenieros.

Fuó nombrado director de la Escuela de Ingenieros y maquinistas de la Armada el coronel de Ingenieros navales D. José Calvache.

Orden militar de San Fernando.

Al cabo de mar, hoy segundo contramaestre Juan Antonio Blanco se le concedió la cruz de primera de la Orden militar de San Fernando.

DIARIO DE LA MARINA

Redacción y Administración: Peligros, 3, entresuelo

EVOLUCION HISTORICA

La Marina austriaca

Agazapada en el fondo del Adriático, la escuadra austro-húngara aguarda tranquila el desarrollo de los acontecimientos. Así lleva tres meses y así permanecerá, Dios sabe hasta cuándo, en espera, sin duda, de una circunstancia propicia que le permita medir sus fuerzas con la escuadra aliada que la bloquea, y en virtud de su superioridad numérica es dueña del mar desde que comenzó la campaña.

Esta pasividad de los austriacos, impuesta por diferencias esenciales en la potencialidad naval de los beligerantes, constituye un recurso supremo del débil contra el fuerte, que en nada afecta á su honor ni á su prestigio. No siempre ha ocurrido lo mismo. Aun deben resonar en los oídos de muchos oficiales de Marina aquellas fáticas palabras: «los barcos se han hecho para perderse», pronunciadas en ocasión solemne por un hombre público de infamada memoria, dicho sea con el respeto debido á los muertos, que obligaron á ir á estrecharse contra fuerzas infinitamente superiores, proporcionándoles un fácil triunfo, á débiles divisiones navales, que por exceso de imaginación, y tal vez por exigencias del lenguaje técnico, se les designó entonces, y aun se les sigue designando todavía, con el nombre genérico de escuadras.

Hoy las cosas ocurren de bien distinta manera, y ni Alemania ni Austria padecen en su prestigio por la cordura con que proceden. Todo el mundo piensa que hace bien la primera en mantener su núcleo de fuerzas principales oculto en puertos adonde no puede llegar la enorme pujanza militar de sus adversarios y en aprovechar cuantas ocasiones se le ofrezcan para utilizar los novísimos elementos de combate con que cuenta y con los que ha obtenido ya triunfos verdaderamente estupendos. En cuanto á la segunda, su prestigio tampoco padece, porque hasta ahora se la sigue viendo á través de un hecho histórico de gran resonancia, acaecido en un célebre puerto de ese mismo mar Adriático, que elevó el nombre de la Armada austriaca á las más altas cumbres de la fama universal.

A diferencia de la Marina militar teutónica, la italiana, como con cierto doloroso desdén la llaman los italianos, es una Marina de abolengo y ofrece un ciclo evolutivo, cuyo conocimiento no está desprovisto de interés. Creyéndolo así, vamos á permitirnos trazar su silueta, exponiendo á la consideración del lector los rasgos más salientes que aparecen en la historia de su lento desarrollo.

El imperio de las dos coronas, no obstante figurar entre las grandes naciones europeas desde hace varios siglos, ha tardado mucho en ocupar su puesto correspondiente entre las potencias navales del Mediterráneo.

Solicitada en primer término su atención por la necesidad y el deseo de dilatar sus fronteras hacia el Oeste, á costa del poderío otomano, sus aspiraciones marítimas quedaban reducidas á una expresión tan mínima, que casi puede decirse que no existieron hasta bien entrado el siglo XVIII.

Es verdad que antes la República de Génova por una parte, el Señorío de Venecia por otra y nuestra propia Marina por otra, contrarrestaron con fortuna varia la preponderancia naval de los turcos, cuya flota quedó aniquilada, momentáneamente al menos, en la memorable batalla de Lepanto.

En realidad, puede decirse que hasta que se acentuó la declinación marítima de la República veneciana, Austria no dirigió sus miradas hacia el mar, siendo preciso llegar al año 1750 para percibir los primeros destellos de una organización naval genuinamente austro-húngara, alimentada en sus comienzos por elementos exóticos.

En esta época, un aventurero genovés, con buques adquiridos en Nápoles, organizó la primera flota austriaca nacional, que fué destruída por los turcos unos cuantos años después. La idea permaneció, sin embargo, latente en el espíritu público, y á ella hay que referir los elementos de combate navales que la nación ha ido desarrollando lenta y perezosamente en el transcurso del tiempo.

En concepto de un escritor americano, fué una mujer, la Emperatriz María Teresa, la primera que comprendió la necesidad que la nación tenía de una potente flota militar. Su intuición marítima se impuso á la apatía de sus gobernantes y á su reinado se remontan las leyes que aun presiden el funcionamiento

LA GUERRA EUROPEA

INFORMES OFICIALES

La lucha en Francia

Comunicado del Gobierno francés.
BURBOS, 30.—Se han facilitado los siguientes comunicados oficiales:

De las tres de la tarde:
«En Bélgica, en la región de Nieuport, frente a Polders, al Norte de Lombartzyde, los aliados han ganado algún terreno.

Los alemanes han bombardeado violentamente el pueblo de Saint Georges, que ha sido fortificado por los franceses.

Al Nordeste de Zonnebeke, los alemanes han perdido un punto estratégico en el camino Beelaere Pesschendaale.

En el valle del Aisne y en la Champagne, los alemanes han aumentado su actividad, emprendiendo un violento cañoneo, á que la artillería pesada francesa responde eficazmente.

En el Argonne, los franceses han progresado ligeramente en la región de Four de París.

Desde el Argonne hasta el Mosela ha habido cañoneo en todo el frente, especialmente en los altos del Mosa.

En los Vosgos ha sido rechazado un ataque alemán, dirigido contra Tete de Faux.

En la alta Alsacia, los franceses han fortificado sus posesiones, y su artillería pesada ha reducido á silencio los morteros alemanes, que estaban bombardeando el pueblo de Aspach bajo »

El parte de las diez dice que sólo se han registrado bombardeos en la región de Arras y en los altos del Mosa, y progresos bastante notables en la Champagne. Persiste el temporal en la mayor parte del frente.»

Resumen de operaciones

PARÍS, 31.—El resumen oficial de los hechos de guerra ocurridos desde el 19 al 24 de Diciembre dice así:

«En este período se han acentuado los resultados obtenidos precedentemente. En todas partes, nuestra ofensiva, mas enérgica, redujo al enemigo á la defensiva, á pesar de todos sus esfuerzos, en numerosas partes del frente. Especialmente cerca de Arras, Verdun y en el Oeste del Argonne, nos apoderamos de puntos de apoyo importantes.

Las operaciones al Norte del río Lys se realizan en condiciones durísimas por la crudeza de la temperatura; pero nuestros soldados conservan su energía y buen humor.

Del mar al Lys y del Lys al Oise hemos tomado, aproximadamente, 2.500 metros de trincheras de primera línea; capturamos ametralladoras y cajas de municiones; ocupamos bosques y casas de importancia estratégica; rechazamos todos los contraataques alemanes; nuestra artillería obtuvo éxitos, y nuestra Infantería realizó progresos interesantes.

En la región de Reims, el enemigo disparó dos veces más proyectiles que en la semana anterior, sin que el resultado correspondiese á estos esfuerzos. En cambio, las pérdidas de nuestra Infantería han seguido disminuyendo. Entre Reims y en el Argonne, todos los puntos de apoyo que nos propusimos tomar están hoy en nuestro poder.

Del Oeste del Argonne á la frontera suiza, la guerra es aún más dura. Las dificultades, por el terreno fangoso y por los bosques que allí hay, hacen resaltar más nuestros avances, sin ningún retroceso.

En los Vosgos conservamos lo ganado anteriormente.

Finalmente, la guerra aérea nos ha sido igualmente favorable. A pesar de las malas condiciones atmosféricas, nuestros aviadores han causado daños importantes, que han tenido que reconocer los periódicos alemanes. Inutilizamos algunos aeroplanos enemigos y bombardeamos los alrededores de Strasburgo y la estación de Metz.»

Del Estado Mayor alemán.
ROMA, 31.—El gran Cuartel general alemán comunica lo siguiente:

Detalles de la lucha en el Yser.
El *Handelsblad*, de Amsterdam, dice, con fecha 28 de Diciembre, que los combates á lo largo del curso del Yser se han reanudado con gran violencia. El Nordeste de Nieuport es la única parte de la región que no está inundada.

Una lucha sangrienta, con combates verdaderamente salvajes, cuerpo á cuerpo, se mantiene á diario entre Lombartzyde y Westende, donde los aliados se han asegurado una posición favorable á través de sus dunas y pueden resistir la mayor parte de los ataques de los alemanes.

Recientemente, una acometida violentísima de estos, en Pilingbrugge-Nieuport, contra tres puentes que dominan el camino á Calais, ha sido repulido con la colaboración de la escuadra británica.

Según las últimas informaciones, los aliados, en un contraataque, han avanzado hacia Mid dekerke, entre Nieuport y Ostende.

Los gastos de guerra de Rusia.
Según estadística publicada por la *Nueva Prensa Libre*, los gastos de guerra rusos hasta el 1.º de Diciembre han sido de 6.047 millones de rublos, ó sea, próximamente, 15.300

«Continúa todavía la lucha por la aldea de Saint Georges, que los alemanes habían evacuado ante un ataque francés inesperado.

En Flandes, así como en el Norte de Francia, la tempestad y los aguaceros han causado grandes daños en las posiciones de ambos beligerantes. En el resto del frente no ha habido combates de importancia durante todo el día.»

La guerra en Oriente

Comunicado del Gobierno ruso.
PARÍS, 31.—De Petrogrado comunican el parte oficial siguiente:

«El 29 de Diciembre los ataques alemanes entre el Vístula inferior y el Pilica fueron rechazados con grandes pérdidas, especialmente al Suroeste de Skierniewice.

Entre el Pilica y el Vístula superior el enemigo ha pasado á la defensiva, evacuando definitivamente la orilla izquierda del Nida.

Desde el 18 al 26 de Diciembre hemos cogido 200 oficiales y 15.000 soldados y 40 ametralladoras.

La retirada del enemigo en la región de los pasos de Dukla se ha trocado en derrota, y sus operaciones hacia los Cárpatos han fracasado.»

Del Estado Mayor alemán.
ROMA, 31.—En la Polonia, al Norte del Vístula, no ha variado la situación.

En la parte Este del río Bzura sigue la ofensiva alemana.

También en la parte baja del río Rawka, así como al Suroeste de Inowoliz, continúa la lucha.

Noticias publicadas en la Prensa extranjera anuncian que los pueblos Lowicz y Skierniewice no están todavía en poder de los alemanes.

La verdad es que dichos pueblos fueron ocupados por los alemanes hace seis días, encontrándose Skierniewice á larga distancia detrás del frente alemán.

Informes del Gobierno austriaco.
ROMA, 31.—Comunican desde Viena que las fuerzas rusas que han tomado la ofensiva contra los contingentes austro-húngaros que habían avanzado por los Cárpatos han recibido tropas de refuerzo en tan considerable cantidad, que el Estado Mayor austro-húngaro ha tenido que retirar sus tropas de las alturas, estacionándolas en la región de Gortice. Por lo demás, no ha cambiado ni se han alterado las operaciones en el Norte.

La acción de Turquía

Parte oficial ruso.
PARÍS, 30.—El Estado Mayor de los ejércitos rusos que operan en el Cáucaso ha facilitado hoy el parte oficial siguiente:

«En el Cáucaso pasamos el río Lauisin, en dirección a Oity, deteniendo el avance de numerosas tropas turcas, y ocupamos la región de Dutah, en el frente Khamour y Agadave, persiguiendo á los turcos y causándoles serias pérdidas.»

Proceso contra un notable turco.
ROMA, 31.—Un comunicado oficial de Constantinopla declara que un Consejo de guerra ha ordenado el proceso contra Hussein Kemal, hijo del ex jefe Ismail Pachá, por haber intentado violar la soberanía de Turquía sobre Egipto, que forma parte integrante del pueblo otomano, y con este traidor intento someter dicha provincia bajo la supremacía de la Gran Bretaña.

La campaña austro-servia

Comunicado del Gobierno austriaco.
ROMA, 31.—En el frente de batalla montenegrino el enemigo reveló ayer mayor acometividad; pero sus ataques contra nuestras líneas han sido rechazados fácilmente.

Los austriacos lograron apagar el fuego de los cañones montenegrinos, los cuales bombardearon, sin éxito ni resultado alguno, los fuertes austriacos.

INFORMES NO OFICIALES

millones de francos. De estas cifras se deduce que Rusia necesita para sus gastos de guerra 129 millones por día.

Las pérdidas rusas.
El *Journal*, de Ginebra, dice que las pérdidas rusas hasta ahora se pueden calcular en 1.600.000 hombres. De éstos hay 540.000 muertos, mis de 400.000 prisioneros y los demás son heridos y enfermos.

Por otra parte, afirma el redactor militar del periódico búlgaro *Lnewnik* que en el teatro de la guerra del Este los rusos han perdido 817.000 hombres entre muertos y heridos, sin contar los prisioneros. Además han perdido la mitad de toda su artillería y que su reemplazo tropieza en Rusia con grandísimas dificultades, teniendo en cuenta, además, que Rusia está completamente aislada hacia el Oeste.

Pánico en la Bosnia.
ROMA, 31.—Ha llegado ya á Sarajevo el nuevo comandante en jefe, archiduque Eugenio, que ha reemplazado al general Potiorek, y mandará todas las tropas que se hallan en la Herzegovina y la Bosnia.

En la frontera de este último país es tal el miedo á las invasiones servias y tal el pánico,

que al evacuar las tropas húngaras las poblaciones han huido todos los habitantes, como han huido las familias de los oficiales, que para estar más cerca de éstos habían acudido desde el interior de la doble Monarquía.

Los hospitales de campaña fueron trasladados el día 23 á Sarajevo.

Actualmente se está trabajando en aumentar las fortificaciones.

Zepelines contra Londres.
Dicen de Ginebra que más de 1.000 obreros trabajan día y noche, en Friedrichshafen, en la construcción de 14 zepelines monstruos y de nuevo modelo.

Estos dirigibles tienen 400 metros de longitud con 14 de diámetro, y llevan una tripulación de 30 individuos, comprendidos los oficiales.

Disponen de motores que suman una potencia de 800 caballos, y cada uno de ellos lleva 50 bombas torpedos y cañones de tiro rápido.

Se dice que estos enormes zepelines están destinados á operar contra Londres.

Los aviadores austriacos.
El *Reichspost*, de Viena, dice que un aviador austriaco arrojó una bomba sobre la población de Niksic (Montenegro), y que este hecho es muy notable militarmente, porque tuvo que recorrer 150 kilómetros sobre terreno enemigo.

También dice el citado periódico que otros aviadores austriacos han arrojado bombas á transportes franceses que navegaban por el Adriático, desconociéndose el resultado de esta operación.

Los americanos contra la anexión de Bélgica.
En despacho de Washington dicen al *The Daily Telegraph* que han celebrado detenida entrevista con el secretario de Estado, mister Bryan, los representantes diplomáticos de las Repúblicas latinoamericanas.

Se aprobó en la conferencia, según el correspondiente aludido, una moción, en que se declara injustificada de todo punto la pretensión de Alemania de anexionar el territorio belga al del Imperio de los Hohenzollern.

La batalla de las Malvinas.
El diario *Mercurio de Suavia* dice lo siguiente acerca de la victoria obtenida por la escuadra inglesa en las Islas Malvinas:

«La escuadra inglesa se componía de un buque de línea, cinco cruceros acorazados y dos cruceros pequeños, con un total de 94.450 toneladas, mientras que la escuadra alemana se componía de dos cruceros acorazados y tres cruceos pequeños, cuyo tonelaje total era el de 32.570.

La tripulación inglesa era de 5.000 hombres, y la alemana, de 2.500; la artillería inglesa la constituían 20 cañones de 30 centímetros, cuatro de 9, 50 de 15 y 52 de 10; y la alemana, 16 cañones de 21 centímetros, 12 de 15 y 30 de 10.»

Telegramas de la costa

Embarcación en peligro.—¡Buen cargamento!
LA CORUÑA, 31.—Ha entrado en el puerto el brickbarca *Rendova*, que horas antes había sido arrastrado por las olas mar adentro en el momento de desencadenarse una tremenda tempestad, llevándose á bordo al práctico Francisco Palau.

Se vió obligado á internarse en el mar, quedando á la altura de cabo Villano, á unas 60 millas de la costa, donde encontró viento favorable para retornar á La Coruña.

Trató de capear el temporal, y al abrigo de las islas Sisargas echó ancla; pero un golpe de mar le hizo perderla y arrojó al brickbarca del fondeadero.

En aquel momento el barco estuvo á punto de irse á pique, porque á aquella hora dormía la tripulación.

Las olas barrían la cubierta, metiéndose el casco varias veces dentro del agua hasta desaparecer. Una ráfaga de viento le llevó la vela mesana cuando los marineros intentaban enderezar el barco para que no se estrellara contra las peñas.

No hubo desgracias.
El buque Inglés *City of Lincoln* trae un cargamento de tres millones de libras.

Se está reparando en Corcubián.
El «Buenos Aires» á América.
Cádiz, 30.—Con rumbo á la Habana y escalas ha salido el trasatlántico *Buenos Aires*, llevando numerosísimo pasaje. En él regresa á su país el diplomático D. Antonio Martín, apellidado célebre en la última guerra.

SUCESOS

Accidente del trabajo.
En la estación del Norte fué despedido violentamente de un vagón, á causa de un fuerte topetazo producido entre dos coches, el obrero Lázaro Arcos Díaz, de treinta y seis años, que sufrió numerosas erosiones y contusiones y la fractura de los octava y novena costillas.

En grave estado ingresó en el Hospital de la Princesa.

Mujer lesionada.
En la calle de Alberto Aguilera se produjo, no se sabe cómo, diversas contusiones y la fractura de la novena costilla Josefa Mesa, de cincuenta y cinco años. Ingresó en el Hospital de la Princesa.

administrativo de la Armada austriaca. Pero la resistencia pasiva, opuesta primero por determinadas localidades que erróneamente se consideraban perjudicadas en sus intereses, y la desastrosa guerra sostenida durante varios años contra una nación á la que se ve ligada por vínculos tan estrechos, que son los responsables de la conflagración militar que hoy envuelve al mundo entero, constituyeron un obstáculo, por el momento insuperable, para que aquella patriótica y previsora idea se desenvolviese sin soluciones de continuidad. A eso se debe que algunos años más tarde, la misma Emperatriz, para atender á la defensa de sus costas amenazadas por los argelinos, tuviese que solicitar el apoyo de un ducado italiano, á quien, además de entregarle su flota, compuesta sólo de dos barcos, tuvo que abonarle un importante subsidio.

Estas nebulosidades de la evolución histórica de la Armada imperial austro-húngara empiezan á condensarse en el último tercio del siglo XVIII, pero no adquieren verdadera consistencia hasta que en las postrimerías de esta centuria y como consecuencia de la paz firmada en Loben, Austria se enseñoreó de las posesiones venecianas del Adriático y pasaron á su poder los restos navales de la republica señorial que habían logrado sustraerse á los horrores de la guerra. Privada de este beneficio

ocho años más tarde, lo recobra de nuevo, y por cierto con creces, en 1814, cuando el Congreso de Viena le adjudica de nuevo la posesión de la ciudad de los ensueños y de las leyendas, con 12 navíos de línea y varias fragatas, corbetas, goletas y embarcaciones menores; una verdadera flota, que al pasar de un dominio á otro sienta un precedente justificador de hechos similares que algunos se imaginan que pueden ocurrir, si al terminar la actual contienda la preponderancia del beligerante de sus simpatías es tan grande y decisiva, que lo haga dueño y señor de su adversario.

La precaria situación económica en que llegó á encontrarse Austria al finalizar aquel largo período de guerra, fué causa de que su Marina no sacase el menor partido de aquel súbito engrandecimiento. Al contrario, fué una carga pesada para ella, de la que al fin tuvo que desahucarse para aquietar la hostilidad general que producía la idea de que fuese necesario aumentar los impuestos para atender al sostenimiento de la creciente Armada. En su consecuencia, ésta cayó en una especie de marasmo, del que á duras penas pudo salir con el tiempo.

Uno de los que más contribuyeron á devolverle la vitalidad perdida fué el príncipe Maximiliano, más tarde Emperador de Méjico, que pagó con su propia vida la fugaz satisfacción de haber ceñido una corona en el deocrático continente americano.

A la época del mando de la Armada de aquel infortunado príncipe, refieren los escritores navales austriacos el verdadero engrandecimiento de su Marina militar, porque fué entonces cuando los antiguos buques de madera comenzaron á ser sustituidos por otros de hierro y cuando los barcos empezaron á ser dotados con tripulaciones nacionales, sustrayéndose á la onerosa tutela de jefes extraños y aun de tripulaciones que ni siquiera hablaban el idioma propio. Su eficiencia militar se manifestó por primera vez el año de 1864, durante la guerra contra Dinamarca. Obligada por compromisos

previos á ayudar á Prusia en las aguas del mar del Norte, en ellas demostró su pujanza como fuerza naval organizada y en ellas conquistó los primeros laureles de la corona con que ciñó el frente de sus marinos poco tiempo después.

Fué en Lissa donde la Marina austro-húngara se cubrió realmente de gloria por primera vez, no porque batiera con viejos buques de madera acorazados de hierro que entonces representaban y sumaban una fuerte potencialidad naval, sino porque la decisión, valor y energía de su inolvidable almirante triunfó de las indecisiones, timideces y escrúpulos del jefe de una flota que le era superior en número de cañones y unidades tácticas.

Es creencia muy generalizada la de que los austriacos, con buques de madera, echaron en esta ocasión á pique una potente escuadra de buques enemigos acorazados. En honor á la verdad, debe recordarse que, si bien es cierto que había superioridad numérica por parte de los italianos, y que la batalla fué decisiva, no lo es menos que los austriacos contaban también con buques de hierro, protegidos todo lo eficazmente que los blindajes de aquella época protegían los cascos de los buques contra la eficacia del fuego de los cañones que sus adversarios montaban. A esa clase pertenecían cuatro de los buques de primera línea que mandaba Tegetthof. Lo que sí es cierto, que entre la potencialidad militar representada por la artillería de una y otra flota, había una diferencia enorme—276 piezas italianas contra 121 austriacas—; y lo que ha dado pábulo á la leyenda de que en esta memorable ocasión los acorazados de 5.000 toneladas fueron echados á pique por buques más pequeños, de madera, es que en el combate tomaron parte dos acorazados: el *Hashburgh* y el *Ferdinand Maximilian*, que no habían completado su arma-

mento defensivo al estallar la guerra, y que concurrieron á la lucha revestidos sus costados con blindajes de madera, supliendo de este modo la deficiencia de planchas de hierro que no fué posible colocarles por falta material de tiempo.

Sea como quiera, el haber obtenidos los austriacos una completa victoria, sin perder ningún buque, á costa sólo de 41 hombres muertos y 138 heridos, y el haber demostrado la eficacia del espolón con esta clase de barcos, marca el momento más culminante de la historia de la evolución de la Armada austro-húngara, considerada en conjunto, y en su doble aspecto de desarrollo del material é instrucción y eficacia del personal. A impulsos del entusiasmo producido por el éxito alcanzado en Lissa, el almirante victorioso fué colocado al frente de los servicios navales austro-húngaros, y aun que su presencia en aquel alto puesto no fué tan decisiva como se creía para la creación de una potente Armada, es indudable que de aquella época arranca la tendencia, que después se ha ido desarrollando poco á poco, y que ha dado origen al actual estado de los asuntos navales en Austria.

Austria ya no es tributaria, como lo fué en otros tiempos, de la construcción naval extranjera. Su industria nacional le dió á la Armada patria hace diez años los primeros buques de 14.300 toneladas con cañones de 30 centímetros y 20 millas de andar que posee, y recientemente le ha dado cuatro «dreadnoughts» que sirven de fundamento á su flota y constituyen actualmente el núcleo de su potencia naval, al mismo tiempo integrada por otros elementos de combate de diverso carácter é importancia, entre los que figuran ocho submarinos que tal vez puedan desarrollar en el curso de la campaña, si la suerte les ayuda, una acción más eficaz que la de los grandes buques de combate, obligados, por la superioridad numérica del enemigo, á permanecer ocultos en las reconditeces del Adriático.

Siguiendo la tendencia de algunos años á esta parte se observa en todas las grandes potencias, el Gobierno austriaco ha hecho cuanto ha podido por inculcar en el espíritu de la nación la idea de una poderosa Marina militar, necesaria para el desarrollo de su política y el de las aspiraciones claramente exteriorizadas en estos últimos meses. Los que dirigen el movimiento han logrado con sus esfuerzos elevar el nivel de la potencialidad naval de Austria, y han conseguido con su perseverancia vencer los obstáculos que se oponían al desenvolvimiento de la Armada en los términos y condiciones que corresponden á una potencia militar de primer orden. A eso se debe que las construcciones navales hayan recibido tan extraordinario impulso en estos últimos años, y que sea la industria nacional la que atiende á sus necesidades. Todos los buques de guerra austriacos han sido construídos en el arsenal de Pola ó en los astilleros particulares de Trieste. Los cañones y las planchas de blindaje son también productos de la industria nacional establecida por la casa Skoda en Pilsen. Hace poco, por razones fáciles de comprender, el Gobierno acordó la construcción de un gran buque de combate en Fiume, de cuyo armamento se ha encargado la industria privada húngara. Los torpedos se construyen también en esta importante población marítima é industrial.

Si al término de la presente guerra no se opera una transformación completa en el modo de ser del Imperio austro-húngaro, y las cosas quejan, por lo menos, en el estado en que se hallaban al empezar la campaña, es de suponer que gobernantes y gobernados perseveren en la tendencia iniciada hace unos cuantos años, y que andando el tiempo la Armada imperial completará su evolución histórica adquiriendo la fuerza necesaria para ejercer una influencia más decisiva que la que ha podido ejercer ahora, cuando de nuevo vuelvan á suscitarse contiendas guerreras, que por derivación natura se extiendan y afecten á las naciones y pueblos situados en las orillas del Mediterráneo.

Juan Redondo.

Aerostación militar

CASTELLÓN, 31.—En el término de Castellón ha caído un globo tripulado por un comandante, un capitán y un teniente, todos del Cuerpo de Ingenieros.

Los tripulantes del globo, que habían salido de expedición del Parque de Guadalajara, al distinguir muy cerca el mar, aterrizaron precipitadamente, yendo á caer en un albarrobera, distante del pueblo unos tres kilómetros, donde pasaron la noche.

Al amanecer divisaron el pueblo y se encaminaron á él.

El alcalde les prestó los auxilios necesarios para que el globo fuese conducido hasta la estación, sobre la línea del Norte, donde fué facturado.

Los oficios del Parque de Aerostación salieron para Guadalajara en el expreso, sin haber tenido novedad alguna desagradable.

El ministro de Fomento en Málaga

MÁLAGA, 30.—Procedente de Algeciras y Ceuta ha llegado esta tarde el ministro de Fomento, Sr. Ugarte.

Viene acompañado desde Bobadilla del director de Agricultura, Sr. Castell; el jefe de servicios central, hidráulicos, D. Rodolfo Gelabert; el general Sotomayor, autoridades y otras personas de las de mayor representación.

Desde Madrid le acompañan varios altos funcionarios de Fomento.

Se le ha hecho un gran recibimiento.

Los andenes estaban completamente llenos. Había acudido también a recibirle todo el personal del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, de Minas, Montes y agrícolas.

También estaban presentes el subsecretario de Instrucción pública, Sr. Silveira; el diputado marqués de Larios, y el senador D. Leopoldo Larios.

El gobernador civil hizo las presentaciones, y ocupando el ministro un automóvil, acompañado del alcalde y del gobernador, dirigióse al palacio de la Aduana, habitaciones del Gobierno civil, donde se hospeda.

Le siguió la comitiva, verificándose una recepción.

Amenizó el acto la Banda municipal. El Sr. Ugarte permanecerá aquí hasta pasado mañana.

Acompañado del gobernador y del jefe de Obras públicas, paseó en automóvil, llegando hasta el Faro.

Le seguían muchos carruajes.

Ugarte y sus acompañantes subieron al Faro, admirando el panorama y enterándose de las obras últimamente realizadas.

Después visitó la inspección sanitaria, embarcando en una canoa automóvil y recorriendo el puerto. Desembarcó en el muelle de Heredia, dirigiéndose al puente de Tetuán. Allí inspeccionó las obras que se hacen en el nuevo puente, escuchando la explicación que le hizo el ingeniero.

Seguidamente se trasladó al local de la Junta de Obras del puerto, donde fué obsequiado con un lunch.

Continuó después su paseo en automóvil por La Caleta y El Limonar.

La Sociedad Española de Higiene

La Sociedad Española de Higiene ha inaugurado el curso, bajo la presidencia del ministro de la Gobernación, que tenía a sus lados a los doctores Fernández Caro, Pulido y Martín Salazar y el arquitecto Sr. Belmás.

Después de leer la Memoria de secretaría el Sr. Belmás, leyó un notable discurso el director de España Médica, doctor Elelcegui, estudiando «La infancia anormal y los medios para regenerarla que ofrecen la Pedagogía y la Higiene.»

El doctor Fernández Caro, como presidente de la Sociedad, saludó al ministro de la Gobernación, ensalzando su labor en pro de la sanidad pública.

El Sr. Sánchez Guerra manifestó su satisfacción por poder volver a presidir otra sesión inaugural de la Sociedad de Higiene.

Se dolió de las dificultades económicas que existen en España para acometer obras de importancia.

No hace muchos días le rechazó el Congreso un crédito de 100.000 pesetas, que debía destinarse a atender las necesidades del Sanatorio de Leprosos de Fontiyes.

Añadió el ministro que es una obra de defensa nacional la que se realiza en provecho de las sacratísimas preceptos de la Higiene.

La opinión se alarma por que haya un cente-

nar de bajas en Africa, y contempla con impasibilidad cómo perecen miles de personas víctimas de la tuberculosis.

Terminó ofreciendo su apoyo en beneficio de la sanidad pública.

El ministro fué muy aplaudido

BOLSA DE MADRID

Table with columns: VALORES PÚBLICOS, Día 29, Día 30. Rows include 4 por 100 perpetuo interior, Al contado, 4 por 100 amortizable, 5 por 100 amortizable, Bancos y Sociedades, Otros valores.

en la vanguardia, con mi más cordial saludo, mi gratitud y la de la patria entera por el valor demostrado al combatir victoriosamente contra los rusos en estos tres meses de guerra.

Con razón se dice en Alemania que cada solado que lucha en el Este es un héroe.

Tenéis el honor de combatir unidos al Ejército de S. M. Francisco José, y vais a la lucha para defender una causa justa. Lucháis por la existencia de la nación, por la libertad y por una paz duradera.

Aun puede durar mucho la guerra, por lo cual debemos estar dispuestos a ella con la esperanza en el éxito, pues el cielo está de nuestra parte.

Con la protección de Dios combatiremos hasta conseguir una paz honrosa, pues nuestras energías son más fuertes que las de nuestros adversarios.

Mi amigo el Kaiser Francisco José ha elogiado muchas veces la valentía de los soldados alemanes, que luchan con nuestros hermanos los austriacos.

Decid a vuestros compañeros que estoy con ellos en alma y vida, y gritemos todos: ¡Por S. M. el Kaiser Francisco José y su valeroso Ejército. ¡Hurra! ¡Hurra! ¡Hurra!

Notas políticas

El jefe del Gobierno continúa mejorando en su enfermedad.

Hoy ha estado a visitarle, en su domicilio, S. M. el Rey, que se muestra muy interesado por la salud del Sr. Dato.

Este conferenció por teléfono con el ministro de la Gobernación, a quien comunicó el presidente que había tenido la honra de ser visitado por el Rey, y que, encontrándose más aliviado, había podido abandonar el lecho.

El Sr. Dato ha delegado su representación en el marqués de Santa Cruz, subsecretario de la Presidencia, para que le represente esta tarde en el entierro del infortunado capitán aviador Sr. Castellví, muerto ayer en un accidente de aviación.

En Gobernación. El Sr. Sánchez Guerra pasó la mañana dedicado a firmar numerosas disposiciones relacionadas con el nuevo presupuesto de 1915, especialmente el examen de los presupuestos de las Diputaciones provinciales, que la ley dispone estén sancionados antes de empezar el nuevo año.

Por teléfono, como decimos antes, conferenció con el presidente, enterándose de la mejora de éste, é informándole de todos los telegramas y noticias que había en el Ministerio de la Gobernación.

El Sr. Sánchez Guerra manifestó a los periodistas que, por iniciativa de S. M. el Rey, el Consejo que, como todos los jueves, había de celebrarse hoy en Palacio, queda aplazado sine die, tanto por la enfermedad del Sr. Dato como por no haber asuntos importantes que requieran urgencia en la resolución de los mismos.

Probablemente, los ministros se reunirán en Consejo el martes ó miércoles próximo.

HOMENAJE A UN HEROE

DESCUBRIMIENTO DE UNA LAPIDA

CÁDIZ, 31.—Por iniciativa del capitán de Infantería y escritor notabilísimo D. Celestino Rey Joly, el Ayuntamiento de San Fernando acordó colocar en el puente de Zuazo una lápida, que se descubrirá mañana, a las tres de la tarde, en conmemoración de los hechos gloriosos realizados por el heroico capitán de navío don

Diego Alvear Ponce de León, rechazando, al mando de fuerzas de mar y tierra, á las huestes napoleónicas, que no lograron pasar de dicho puente, cuando marchaban sobre San Fernando y Cádiz.

Al descubrimiento de la lápida asistirán los generales, jefes y oficiales del Ejército y la Armada que aquí se encuentran, una compañía de Infantería de Marina con bandera y música, el Ayuntamiento de San Fernando bajo mazas, Comisiones oficiales y los jefes y oficiales de los barcos de guerra que hay en La Carraca.

En el acto figurará la histórica bandera del Centenario que en el cuartel de San Carlos se conserva.

INFORMACION DE GUERRA

Academias.

Se amplía el art. 1.º adicional del reglamento del Colegio de Guardias Jóvenes en el sentido de que los profesores de la sección de Valdemoro tendrán derecho á recompensa honorífica.

Se concede la separación de la Escuela Superior de Guerra al primer teniente de Artillería D. Martín Bermejo Losantos.

Retiros

Para Madrid, al coronel de la Guardia civil D. Mariano Zaforteza Orlandiz, y maestro armero de primera D. Antonio Martínez; para Lugo, al primer teniente de Guardia civil (E. R.) D. Fedro Sandoy Páramo; para Valencia, al coronel de Ingenieros D. Luis Gómez de Barreda, y para Onteniente, al teniente coronel de ídem D. José Maestre Conca.

Beneficiación.

Se concede la del 50 por 100 de su sueldo de retiro durante los días del 1 al 11 de Noviembre, que fué baja en activo, al oficial segundo de Oficinas retirado D. Jesús Garrido Labado.

Supernumerario

Se concede el pase á esta situación al capitán de Infantería (E. R.) D. Fernando Baeza Saraviel.

Destinos.

A la Comandancia de Ingenieros de Cartagena al celador del material de Ingenieros don Francisco Mesado Carles.

Se autoriza cambien entre sí de destino los segundos tenientes de Artillería (E. R.) D. Federico Terol y D. Francisco Rodríguez Savacivar.

ZARZUELA

Empresa de bailes.

Hoy jueves celebra esta Empresa el quinto baile de este abono, que tan concurrido se va deslizando, pues acude lo mejor de nuestro público y lo más escogido.

El aspecto que presentaba la sala de este teatro, sin disputa la mejor de Madrid, era deslumbrador en el baile pasado, y no dudamos que el de hoy lo supere en número, pues la Empresa tiene buena nota de palcos pedidos.

Veronés -- Fotógrafo San Bernardo, 52.-Madrid Tres retratos artísticos: 3 pesetas

Funciones para hoy

REAL.—A las 8 1/4, Carmen. ESPAÑOL.—A las 10, Aben-Humeya. A las 6, Aben-Humeya.

COMEDIA.—A las 10 El orgullo de Albcete. A las 5, El tren rápido.

PRINCESA.—A las 9, La cortijá d'Areniya y la garra. A las 5, Las flores de Aragón.

ESLAVA.—A las 6, El señor duque y Olimpia D'Arvigny. A las 10 1/2, El ángel del hogar y Olimpia D'Arvigny.

COMICO.—A las 6 (doble), La sobrina del cura. A las 10, Mi amiga. A las 11, La sobrina del cura.

APOLO.—A las 6, La tabla de salvación. A las 7, Aventuras de Max y Mino ó Qué tonos son los sabios.

A las 10 1/4, El amigo Melquiades. A las 11 1/4, El cavaliere di Karunkestun-kesberg.

LARA.—A las 6 1/2 (doble), El redil. A las 10 1/2 (doble), El nido.

PRICE.—(Compañía de dramas norteamericanos) —A las 5 1/2 de la tarde y 10 de la noche, «El esplav».

CERVANTES.—A las 6, Fúcar XXI. A las 10 1/2 (doble), Fúcar XXI.

COLISBO IMPERIAL.—A las 5 1/2, La cueva. A las 6 (especial), Las de Gafn.

A las 9 1/2, Los diputados. A las 10 (especial), Los hijos artificiales.

GRAN VÍA.—Secciones continuas de 4 á 1 Estupendos programas.—La última batalla, NOVEDADES.—A las 9, El querer de una gitana

A las 6 1/4, Noche de verbena. A las 7 1/4, A orillas del Ebro. A las 10 1/4, El último juguete. A las 11 3/4, El cofrade Matías.

GRAN TEATRO.—Palacio del cinematógrafo.—Gran sección de cinco y media á una. Exitos verdad. Palcos, 4 pesetas; butacas, 0,50; general, 0,15.

EL PARAISO (Alcalá, 149).—Selectos variedades, banda, diversos recreos, tiro al blanco por señoritas

PRINCEPI ALFONSO.—De 5 1/2 á 12 1/2 sección continua de cinematógrafo, con cambio de películas.

La cartera roja, El doctor Antonio y otras. IDEAL POLISTILO.—(Villanueva, 28).—Abierto de 10 á 1 y de 3 á 8.—Patines, cinematógrafo, bar y patisserie.

ROYAL TI.—(Génova, 6).—Salón aristocrático cinematográfico. Películas exclusivas.—Estrenos todos los días. Butacas 40 y 50 céntimos.

TRIANON PALACE.—Tarde y noche, el nematógrafo selecto; sección continua.—Estrenos á diario.—Grandes novedades.

MADRILEÑO.—(Atocha, 68).—Gran éxito de Balbina Valverde, Juanita Casanova, Luis Esteso, La Chisperita y la escultura Nanfi.

CINEMA X.—Gran sección continua de 1, éxitos grandiosos.

SALON DORE.—Sección continua los días laborables desde las 4 1/2, y los festivos por secciones desde las 4.

Exitos grandiosos de las películas de larga metraje que se estrenan á diario.

IMP. DE HERALDO MILITAR. PIZARRO, 15 MADRID

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

Dialogue between Clara and Don Rafael. Clara: ¿Y para qué, tía? ¿Qué más cal... Desde este sitio veo el jardín perfectamente; desde aquí también percibo la fragancia de sus lindas flores, sus hábitos de vida. Don Rafael: Creo, como tu tía, que esos piseitos te sientan admirablemente... ¡Hala!... ¡hala, hala!... Mientras paseáis vosotras, yo telegrafiaré participando que mañana emprendemos el viaje... Vamos, Clarita, sé condescendiente, lucha por vivir... Desaparece por la segunda puerta de la derecha. Doña Rosario: ¡Un esfuerzo de voluntad! Cuando se quiere, se puede. Clara: Está bien. Pasearé por complacerte y por no disgustar al médico. Pero, antes, un favor. Doña Rosario: Concedido. ¿Cuál? Clara: Que primeramente vayas a cuidar mi ruiseñor.

IBARRA Y COMPANIA SEVILLA

VAPORES DE LA COMPANIA

Cabo Roas, 1.582 toneladas; Cabo San Sebastián, 1.583; Cabo de la Noe, 1.555; Cabo Tinosa, 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 Traisgar, 1.518; Cabo Ortega, 1.453; Cabo Creus, 1.421; Cabo Prior, 1.026; Cabo Silleiro, 1.026; Itálica, 1.070; La Cartuja, 808; Triana, 748; Vizcaya, 831; Ibañeta, 742; Luñana, 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.

La Mutuelle de France et des Colonies

Sociedad de Seguros Mutuos sobre la Vida

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

DOMICILIO SOCIAL: LYON (Francia)

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

Constitución en 15 años DE UN CAPITAL EN EFECTIVO PERMITIENDO A CADA UNO ASGURARSE: un Dote para los HIJOS, una Pensión para la VEJEZ, una Herencia para la FAMILIA, un Libramiento de QUINTAS por entregas mensuales desde 6 PESETAS en adelante sólo durante 14 años.

SUSCRIPCIONES REALIZADAS (RAMOS VIDA Y FALLECIMIENTO) Fin 1896... 1 millón 617.000 frs. Fin 1900... 60 millones 954.900 frs. Fin 1905... 410 millones 845.990 frs. Fin 1910... 983 millones 383.900 frs. 31 Mayo 1913... 1.242 m. 586.400 frs. Más de 500.000 suscriptores.

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

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

Para más detalles, dirigirse a la Delegación española de La Mutuelle de France et des Colonies, Plaza del Teatro, 3, Barcelona.

Anuncio autorizado por la Inspección de Seguros (art. 37 del Reglamento de 28 de Julio de 1908).

ACADEMIA TEORICO-PRACTICA PREPARATORIA PARA EL INGRESO EN LOS CUERPOS DE CORREOS Y TELEGRAFOS

CORREOS Y TELEGRAFOS

DIRIGIDA POR DON TOMAS SANCHEZ PACHECO

OFICIAL PRIMERO DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS

Autor de la Aritmética y Contabilidad de textos; igualmente con el Jefe de la Dirección general, D. Roberto Robert, de las Nociones de Lengua Francesa y Gramática Castellana, como asimismo de Geografía Universal para Telegrafos, con el Oficial de la Dirección D. Gabriel Hombro, 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: Externas, 30 pesetas por mensualidades adelantadas.—Internas, 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 Aarrow-in-Furness); fábricas de cañones, cañones y blindajes de Sheffield (River Boat Works); fábricas de cañones de fuego rápido, ametralladoras, montajes y proyectiles de Piacenota (Piacenota de las Armas Co. Ltd. Piacenota-Gulpuzcos-España); fábricas de cañones metálicos de Birmingham; fábricas de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockholm (Suecia); laboratorio de cartucheria en Dartford; fábricas en North Knet, para proyectiles; polígonos de Bakmeala y Rynsford.—Buques de guerra construidos en los Astilleros de Barrow-in-Furness: «San Paulo», buque de combate de primera clase, de 19.200 toneladas y 23.500 caballos, para el gobierno brasileño; «Almirante Grau» y «Coronel Bolognesi», cruceros tipo de «Scout», clase de 3.200 toneladas y 14.000 caballos, para el gobierno peruano; «Burika», crucero de primera clase, de 13.200 toneladas y 19.700 caballos, para el gobierno ruso; «Ketort», 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; «Liberdad», 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 ahora «Triumph». Por el gobierno inglés: «Natal», crucero de primera clase, de 13.550 toneladas y 23.500 caballos; «Sentinal» y «Ski nosher» crucero tipo de «Scout» clase de 2.900 toneladas y 17.000 caballos; «Domintion», 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; «Hogues» 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; «Amohitrit», 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 otros astilleros: «Empress of India», «Empress of China» y «Empress of Japan», 8.000 toneladas y 10.000 caballos. Además desde el año 1873 hasta la fecha, se ha construido 70 buques de distintas clases.

Colegio del Cardenal Cisneros

De primera y segunda enseñanza incorporado al Instituto de San Isidro.

Costanilla de Santiago, número 6, primeros

Director-propietario: F. BARBERO Y DELGADO

DOCTOR EN CIENCIAS FISICO-MATEMATICAS

En este Colegio se adquiere la enseñanza primaria en sus tres grados de párvulos, elemental y superior. La segunda enseñanza, hasta recibir el grado de bachiller, y las asignaturas de Dibujo, Idiomas y Caligrafía. Los honorarios para alumnos externos son los siguientes:

Primera enseñanza.—Clase de párvulos, 10 pesetas; ídem elemental, 15 ídem; ídem superior, 20 ídem. Segunda enseñanza.—Una asignatura, 20 pesetas; dos ídem, 35 ídem; primer curso completo, 35 ídem; cualquiera de los siguientes, 45 ídem.

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

PREMIOS	Sobresalientes.	Notables.	Aprobados.	Suspensos.	TOTAL
38	167	81	22	Ninguno	270

VAPORES CORREOS TRASATLANTICOS

P. Pinillos, Izquierdo y C.ª, de Cádiz

Servicio al Brasil y Rio 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.

SERVICIO QUINCENAL

Fijo, a Las Palmas, Tenerife, Puerto Rico, Santiago de Cuba, Habana, escalas secundarias del Litoral de Cuba y Puerto Rico, New Orleans y Galveston.

Este servicio lo practican los vapores correos «MIGUEL M. PINILLOS»... de 4.500 toneladas. «CONDE WIFREDO»... de 5.000 id. «MARTIN SAENZ»... de 5.500 id. «PIO IX»... de 6.000 id. «GATALINA»... de 8.000 id. «BALMES»... de 6.500 id.

Agencia en Madrid: Sr. D. Gustavo Lospés, Tetuán, 14.

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

Servicios de la Compañía Trasatlántica

LINEA DE BUENOS AIRES

Servicio mensual: saliendo de Barcelona el 4; de Málaga, el 5, y de Cádiz, el 7, para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires; emprendiendo el viaje de regreso desde Buenos Aires el día 2, y de Montevideo, el 3.

LINEA DE NEW-YORK, CUBA, MEJICO

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

LINEA DE CUBA-MEJICO

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

LINEA DE VENEZUELA-COLOMBIA

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

LINEA DE FILIPINAS

Trece viajes anuales, arrancando de Liverpool y haciendo las escalas de Coruña, Vigo, Lisboa, Cádiz, Cartagena y Valencia, para salir de Barcelona cada cuatro miércoles, ó sea: 7 Enero, 4 Febrero, 4 Marzo, 1 y 29 Abril, 27 Mayo, 24 Junio, 22 Julio, 19 Agosto, 16 Septiembre, 14 Octubre, 11 Noviembre y 9 Diciembre: para Port-Said, Suez, Colom-

bo, Singapore, Ilo Ilo y Manila. Salidas de Manila cada cuatro martes ó sea: 27 Enero, 24 Febrero, 24 Marzo, 21 Abril, 19 Mayo, 16 Junio 14 Julio, 11 Agosto, 8 Septiembre, 6 Octubre, 3 Noviembre y 1 y 29 Diciembre, para Singapore y demás escalas intermedias que a la ida hasta Barcelona, prosiguiendo el viaje para Cádiz, Lisboa, Santander y Liverpool. Servicio por trasbordo para y de los puertos de la Costa oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

LINEA DE FERNANDO POO

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

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

LINEA BRASIL-PLATA

Servicio mensual saliendo de Bilbao y Santander el 16, de Gijón, Coruña el 18, de Vigo el 19, de Lisboa el 21 y de Cádiz el 23, para Río Janeiro, Montevideo y Buenos Aires; emprendiendo el viaje de regreso desde Buenos Aires el 16 para Montevideo, Santos, Río Janeiro, Canarias, Lisboa, Vigo, Coruña, Gijón, Santander y Bilbao.

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

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

Carreras Militares

ABIERTA MATRICULA EN LA ANTIGUA

Academia Sánchez Pacheco.

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

ARENAL, 24

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

CASA RECOMENDADA

“EL PRECIO FIJO”

41, PRINCIPE, 41 - MADRID

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

Fábrica de blusas.—Todo á precios de almacén.

Única casa de EL PRECIO FIJO