

DIARIO DE LA MARINA

Periódico Independiente

Año XLVIII

Redacción y Administración: Peligros, 8, calle de... Tel. 2.991.

Madrid, Sábado 2 de Diciembre de 1916

DOS EDICIONES DIARIAS

NÚMERO 14.709

OBSTINACIÓN INEXTINGIBLE

GRECIA Y LOS ALIADOS

La presión ejercida por las cancillerías de París y Londres sobre el Gobierno griego rebasa los límites posibles y tal vez dé lugar a sucesos lamentables.

Como nadie pudo haber olvidado, el primer paso fue el desembarco en Salónica, que consistió en un maniobra atropello a la soberanía de un Estado que deseaba conservar su tranquilidad y no meterse con nadie.

Razones militares explicaron el suceso, y aun dentro de la enormidad del caso, había después una conducta sensata que demostrase agradecimiento a la resignación del pueblo y del ejército heleno.

Nada de esto ocurrió, como nadie ignora. Las exigencias fueron creciedo, y con el apoyo del traidor Venizelos y sus partidarios se quisieron utilizar las escasas fuerzas marítimas y terrestres de la inermes nación.

La energía del Rey y de los buenos patriotas puso un dique eficaz a esas pretensiones, y entonces Sarraíl manifestado su alarma por la actitud de las tropas griegas, en las cuales reinaba un descontento perfectamente lógico. Todo era consecuencia natural de la primera debilidad.

Pero no se quiso adoptar el remedio único que podía hacer compatibles las necesidades del Ejército aliado con la dignidad del país invadido.

Hubiera bastado convenir en que las fuerzas de Grecia evacuasen la Macedonia, teatro de las futuras operaciones, y se reconcentrasen en el Peloponeso, bajo promesa formal de serles devuelto el territorio utilizado por una urgencia ineludible.

Lejos de eso, se persistió en proceder allí como dueños absolutos; se exigió la entrega de la Escudra, la expulsión de los representantes de Alemania, Austria, Bulgaria y Turquía; y ahora se piden que todo el material de guerra pase a poder de los invasores, quitándose toda posibilidad de ensayar algún día su resistencia.

El Monarca y sus consejeros parece que han aceptado en principio las condiciones humillantes del «últimatum» del almirante francés, para evitar que los males sean mayores; pero la oficialidad del Ejército no se halla dispuesta a que se le arrebaten sus armas y se disponga a emplear la fuerza, en caso de necesidad, según las últimas noticias, contando para ello con los antiguos soldados que aman a su patria y a sus jefes.

Con tal objeto, parques y cuarteles han sido puestos en estado de defensa por los que se proponen guardar el postrer átomo del honor de su bandera.

El choque, si llega a producirse, puede tener consecuencias muy graves. Los rebeldes serán vencidos en Atenas; pero el movimiento repercutirá en otras partes y creará un estado hostil contra los invasores que obligará a su cuartel a distraer muchas unidades para no verse atacado en sus comunicaciones.

Y nada digamos si los sucesos tomasen algún día un aspecto desfavorable para Sarraíl, porque entonces su retirada podría convertirse en un desastre, que dejaría en mantillas lo sucedido en Gallipoli.

No comprendemos de un modo claro los propósitos de Francia e Inglaterra al extremar sus imposiciones sobre los griegos.

Obtenida la sumisión absoluta a sus deseos, todo parecía aconsejar una conducta benévola y conciliadora que suavizase asperezas, puesto que lo esencial estaba logrado.

Ellos sabrán lo que hacen; pero la Historia está llena de heroísmos desplegados por los soldados en momentos solemnes, que han hecho pagar muy caras sus torpezas a los poderosos que se creyeron invulnerables y se atrevieron a todo.

Julio Burell, académico

La Real Academia Española, haciendo honor a los meritos indiscutibles del ilustre Burell, le ha elegido para formar parte de la Corporación.

Yotaron al insigne maestro todos los académicos, sin más excepción que los ausentes y los enfermos.

La proclamación de Burell no por esperada

ha producido menos júbilo. En éste participan todos los españoles, que reconocen en el ministro de Instrucción pública merecimientos altos y ejemplares.

Especialmente los periodistas han recibido la noticia del triunfo del ilustre maestro como un galardón que honra y enorgullece a todos. Nuestra cordial felicitación al insigne maestro de periodistas.

LA GUERRA EN EL MAR

La campaña submarina

En las costas de Canarias.—Tres vapores echados a pique.

Las Palmas, 2.—Procedente de Batavia, y haciendo el viaje por el Sur de Africa, ha llegado anoche a este puerto, de pas para Rotterdam, el vapor «Riudjan», de la Mala Real Holandesa, conduciendo numerosísimo pasaje.

El capitán del vapor, tan pronto como éste atracó en el muelle, saltó a tierra, pidiendo comunicar urgentemente con las autoridades del puerto.

Ante el comandante de Marina dijo el citado capitán que a varias millas al Sur de la isla fué detenido el «Riudjan» por un submarino alemán, que inspeccionó el pasaje y documentación del trasatlántico.

Una vez realizada la inspección, el comandante del submarino dijo que advirtiera a las autoridades, tan pronto fondeara en Las Palmas, que en las primeras horas de la tarde había torpedeado dicho submarino a tres vapores ingleses al Sur de Gran Canaria y que los tripulantes y pasajeros se habían puesto en salvo, dirigiéndose en los botes al puerto de Gando.

Al conocerse estas noticias en la ciudad, salieron para Gando muchos automóviles; pero luego se ha rectificado la noticia, y lo ocurrido es lo siguiente:

Según han dicho los tripulantes del trasatlántico holandés, el buque torpedeado yer tarde al Sur de Gran Canaria, frente al faro Maspalomas, era el «Kedire», vapor mercante holandés que, procedente del Sur, venía a Las Palmas consignado a la casa Miller y Compañía, con objeto de cargar 800 fardos de fruta con destino a Marsella.

El referido buque traía del Transvaal cargamento de cereales, también para Marsella.

El «Kedire» fué detenido a 11 millas del referido faro por dos submarinos alemanes: uno de 1.000 y otro de 500 toneladas. En seguida los tripulantes del vapor, que eran 47, se posesionaron de los botes, y cuando se dirigían a tierra, ambos submarinos cañonearon el vapor.

Según cuenta el capitán del «Riudjan», cuando ellos vieron al «Kedire», creyeron que estaba encallado entre dos rocas, pues eso parecían los dos submarinos, uno a cada costado del vapor. Esto ocurría a las tres de la tarde.

En esto, uno de los submarinos ordenó al «Riudjan» que parara, y después de examinar los documentos le permitió seguir el viaje a Las Palmas.

Desde la cubierta de este buque, unos pasajeros sacaron una curiosa fotografía del «Kedire» entre los dos submarinos.

Cuando el «Riudjan» perdió de vista al «Kedire», los dos submarinos le seguían cañoneando, no obstante estar el buque medio hundido.

El «Riudjan» permanecerá aquí hasta mañana por la tarde, para recoger a los naufragos del «Kedire», los cuales desembarcaron en la playa de Maspalomas, al Sur de esta isla, para donde han salido socorros por mar y tierra.

El Gobierno alemán indemniza a Holanda la pérdida de un buque.

Berlín, 2.—Las causas del hundimiento del vapor holandés «Blommersdyk» por el submarino alemán «U-53» han sido investigadas detalladamente, al regreso de dicho submarino, comprobándose que el vapor debió tocar en el puerto británico de Kirwall antes que en el de destino de Rotterdam, y que todo el cargamento era contrabando condicional; pues consistía en trigo, automóviles, motocicletas y piezas de repuesto para éstos.

En el conocimiento de embarco constaba la cláusula de orden, válida también para la parte de carga destinada al Gobierno holandés, de modo que, según el reglamento alemán, que en esto coincide con los preceptos del reglamento inglés, existe la suposición legal que el cargamento puede estar destinado al enemigo.

El comandante del submarino no pudo, a la vista de las circunstancias, considerar como rechazada esta suposición, por lo que el buque y la carga eran embargables, y el barco, de acuerdo con la declaración del derecho de guerra marítima de Londres, que coincide con los preceptos del reglamento de presas alemán,

fué hundido, después de haber tomado medidas para el salvamento de la tripulación.

Pero el Gobierno holandés declaró oficialmente que el trigo perdido con el buque estaba realmente consignado a él, debiendo servir las necesidades del pueblo holandés.

En vista de que di-ha declaración no dejaba lugar a dudas, hubo de considerarse como probado que ni esta parte de la carga, que constituía más de la mitad, ni el buque mismo, caían dentro del embargo, por lo que el Gobierno alemán, guiado por sentimientos de amistad hacia la nación vecina, se ha mostrado dispuesto a indemnizar al Gobierno holandés la parte correspondiente de la carga, así como el buque mismo, sin esperar el fallo del Tribunal de presas.

La otra parte del cargamento está a la espera del fallo de este Tribunal.

Ocho buques a pique.

Berlín, 2.—Uno de los submarinos alemanes encontró uno de estos días, delante de la desembocadura del Támesis, un avión inglés, averiado, a merced de las olas.

Los ocupantes del mismo, dos oficiales ingleses, fueron hechos prisioneros, y el aparato, destruido.

Han sido hundidos los siguientes vapores, enemigos y neutrales: los ingleses «King Malcolm» (4.351), «Moresby» (1.763), «Maude Larsen» (1.222) y «Lucaston» (2.948); los noruegues «Herra» (1.688) y «Berce» (819), y el español «Lucienne».

E nuevo almirante de la flota inglesa.

Londres, 2.—El almirante Beatty ha izado ya su bandera de comandante de la gran escuadra.

Su adiós al crucero acorazado «Lion», que era un buque almirante, resultó emocionante.

El «Hampshire» fué torpedeado.

En el Fjord de Stavanger (Noruega) fué encontrado en una botella, un mensaje de los tripulantes del buque de guerra británico «Hampshire», que se habían salvado de un bote.

El mensaje decía que el «Hampshire» fué torpedeado dos veces, no teniendo tiempo la tripulación de hacer fuego antes de que desapareciera el submarino.

El «Hampshire» fué el buque en que pereció lord Kitchener.

CONTRA GRECIA

Los aliados desembarcan en el Pireo

Contestación negativa.

Londres, 1.º.—Telegrafan de Atenas que ayer, por la noche, el Gobierno griego envió su contestación al almirante Fournier, negándose definitivamente a aceptar la entrega de armas.

La situación es extraordinariamente grave; pero se espera que se mantendrá el orden.

A las tres de la madrugada desembarcó un destacamento de tropas aliadas en el Pireo.

Desembarcan los aliados.

Atenas, 2.—Han llegado a esta capital cien marinos franceses, desembarcando en el Pireo.

El desembarco es, sin duda, debido al retraso o la negativa por parte del Gobierno griego de hacer entrega a los aliados de la artillería y municiones griegas.

Tiros en Atenas.

Londres, 2.—Según el correspondiente del «Evening News», de Atenas, dice que la ciudad está llena de reservistas.

Se confirma que las tropas que vienen de Tesalia se dirigen hacia el Sur.

Se han producido desórdenes en el centro de Atenas, donde se han disparado algunos tiros de revólver, a pesar de las seguridades dadas al almirante francés de que no se producirían disturbios.

Telegramas de la costa

Vapor español averiado.

Vigo, 2.—Anoche llegó a este puerto el vapor español «Laguardía», procedente de Cádiz.

A la altura del cabo Vilano se encontró al bergantín español «Clotilde», que por medio de banderas solicitó su auxilio, por tener una vía de agua y encontrarse la tripulación extenuada, pues hacía cuarenta horas que no comía.

El «Laguardía» socorrió a los tripulantes y trajo a remoque al bergantín.

Este procedía de Manzanillo y se dirigía a Gijón.

LABOR PATRIÓTICA

La Marina que necesita España y bases para su reconstrucción.

Notabilísima conferencia dada en Bilbao por D. Adolfo Navarrete

Continuando la patriótica labor que hace más de doce años viene realizando en pro de la reconstrucción de nuestro poderío marítimo, dió hace pocos días en Bilbao el Sr. Navarrete una interesantísima conferencia acerca de «La Marina que necesita España y bases para su reconstrucción».

La Prensa bilbaína, sin distinción de matices políticos, afirma que el Sr. Navarrete obtuvo con su conferencia un triunfo doble como técnico y como orador.

En la imposibilidad de publicar íntegro, como hubiéramos deseado, el texto de tan meritorio trabajo por no haber llegado a nosotros, tomamos de la Prensa bilbaína la síntesis siguiente:

Después de demostrar el Sr. Navarrete que la Marina es órgano de función universal de la nación, partícipe de todas sus actividades, fuente de cultura, poder y riqueza, y además germen de espiritualidad, religiosidad y patriotismo, el ilustre orador indicó de esta manera elocuentemente

La Marina que España necesita.

«Si, pues, la Marina es todo eso, cultura, poder, riqueza, religiosidad y patriotismo, la contestación al tema «La Marina que España necesita» resulta fácil y automática: cuanto más, mejor; toda la que pueda España producir, sostener, tripular y navegar por sí misma, con rendimiento industrial y económico.

Dada su geografía y su economía, en muchos años no podrá dedicar España a aumentar su Marina todos los recursos que ésta requiere para responder cumplidamente a las necesidades nacionales. Tales son ellas, derivadas inexcusablemente de nuestra situación geográfica, nuestra producción comercial, nuestra constitución industrial y nuestra política internacional.

Pero cualquiera que esta política haya de ser, es condición previa de ella que antes de adoptarla España se reconstituya, rehabilite y sea; y siendo, pueda optar libremente por la que en cada caso convenga más al interés nacional.

Para ello es preciso que acreciente su Marina cuanto antes, hasta lograr: en el orden militar, poseer verdaderas bases navales y actuar estratégicamente desde ellas sobre las zonas y rutas militares y comerciales que están a su fácil alcance; en el orden mercantil, poseer la flota precisa y adecuada para verificar por nosotros mismos, en forma expedita y económica, y desde puertos comerciales bien situados y habitados, la mayor parte de nuestro comercio exterior de importación y exportación, de transporte de nuestro pasaje y de nuestra emigración e inmigración, y realizar con intensidad la extracción de los productos comerciales de nuestros mares litorales; en el orden industrial, construir y reparar esa flota, así como la militar en nuestros astilleros, con nuestros propios medios, desarrollando a ese objeto nuestra minería y metalurgia, así como la conservación y transformación de los productos de la pesca, y en el orden espiritual, penetrar a una y otra Marina entre sí y al país con ellas, haciendo que las aprecie, ame y fomenta, convencido de que con ello atiende a una necesidad primordial para la existencia de España, la de que ésta se baste a sí misma en aquello que le es imprescindible para su vida interior, próspera e independiente, y su vida exterior autónoma y respetada.

En síntesis, esa es la Marina que, a mi juicio, España necesita, con urgencia, como programa mínimo.

El análisis cualitativo de los diversos elementos que han de constituir esa Marina me llevará a concretar los detalles de un programa, y ello, aparte de traspasar los límites de una conferencia del carácter de ésta, sería quizá temeraria petulancia. Pero, sin incurrir en ella, y huyendo de formular programas que por otra parte la política al uso desacredita más cada día, entrego a vuestro juicio la siguiente opinión:

Aunque la Marina de guerra que España necesita sólo el Gobierno puede determinarla, por ser el único que cuenta o debe contar, en todo momento, con los elementos de juicio indispensables, puede afirmarse que la actual, aun considerando cumplidas las leyes de 7 de Enero de 1908 y 17 de Febrero de 1915, es tan insuficiente, que sólo duplicándolas, por lo menos, aprovechan o técnicamente las enseñanzas de la guerra, podrá España empezar a utilizar su situación geográfica; y que su

composición ha de ser especialísima, adaptada exclusivamente a la estrategia de esta situación y de la política internacional y a nuestros elementos de producción y conservación del material naval, que deben desarrollarse de suerte que no dependa del extranjero la existencia y eficacia de la Armada nacional.

En cuanto a la Marina mercante, incluyendo la flota pesquera, me parece evidente que la que poseemos, cuyo tonelaje total oscila alrededor de 850.000 toneladas, debe tomar progresivo incremento hasta alcanzar el millón quinientas mil toneladas en plazo no lejano, con la aspiración de superar esa cifra, a medida que lo requiera el tráfico nacional, y preparando a ese fin nuestros astilleros y los demás elementos concurrentes a la construcción naval, principalmente los siderúrgicos y metalúrgicos, para que ésta, llevada a cabo en todas sus fases con materiales y manufacturas nacionales, pueda producir anualmente el 10 por 100 de esa flota, como mínimo.

Me parece aventurado también concretar ahora los distintos tipos de buques que han de formar y la proporción de cada cual. Ello lo habrán de determinar, en la práctica, el comercio y el tráfico; el órgano se irá así creando para la función, y ésta irá desarrollando y adaptando, a su vez, aquél para sus necesidades peculiares, procediendo lógica y naturalmente la navegación como hija del comercio. Admitido que esa sea la Marina que España necesita, ¿cuál es el procedimiento a seguir para obtenerla? ¿Cuáles son las bases más sólidas para su reconstitución industrial y económica?

Analizado luego, con gran acierto, el Sr. Navarrete las causas de nuestra insuficiencia marítima y fijó de este modo la

Base de reconstrucción marítima de España.

«He procurado trazar a grandes rasgos el esquema, el boceto del cuadro, sacar tan sólo de puntos el bloque de la figura de nuestra insuficiencia marítima, que deforma y degenera, depauperándolo, al Estado marítimo español, y contra la que luchan sin éxito, o con éxito muy escaso, las fuerzas vivas de la nación, con patriótico anhelo de curación, regeneración y redención.

Veamos cómo conviene procurárselas, oponiendo a grandes males grandes remedios, para lograr ver «Mens sana in corpore sano» al Estado marítimo español.

A mi juicio, los más urgentes y eficaces son los siguientes, que sentarían las primeras bases de la reconstrucción marítima nacional.

Primera. Rectificación completa de la política gubernamental, interior y exterior hasta hacerla adecuada a las necesidades de una nación peninsular e isleña, de la situación y condiciones de España, para que atendidas ellas cumplidamente, se inicie con la reconstrucción marítima, la nacional, cada día más urgente.

Segunda. Habilitación y defensa de las bases navales y mantenimiento de la Marina militar precisa para utilizarlas eficazmente, con preconcebido plan, en neutralidad, paz armada, alianza o beligerancia asegurando nuestra autonomía política y nuestra integridad territorial del modo y manera iniciados por la ley de 17 de Febrero de 1915, que deben ser proseguidos con mayor intensidad.

Tercera. Coordinación metódica y permanente de las fuerzas navales y terrestres para que, con unidad de alta dirección, respondan de la defensa de la Patria y del sostenimiento de la política nacional, garantizándolas.

Cuarta. Implantación de un régimen protector a la Marina mercante, la construcción naval, la pesca y otras industrias marítimas, manteniendo substancialmente los principios que inspiraron la ley de 14 de Junio de 1909, con las adaptaciones y los perfeccionamientos que las enseñanzas de la guerra y las previsiones de las consecuencias de ella aconsejen, para que puedan desarrollarse prósperas y competir con las extranjeras, deteniendo el tráfico nacional para el buque nacional en todas sus variedades de alianza, gran cabotaje, emigración, pasaje, carga y comunicaciones regu-

Las Cortes SENADO

Sesión de 2 de Diciembre de 1916. Se abre a las cuatro y media, presidido el señor ministro de Hacienda.

Neología. Se da cuenta del fallecimiento del senador D. Demetrio Alonso Castiella, y se leen sentidas frases a su memoria.

RUEGOS Y PREGUNTAS. El Sr. Vidal se ocupa de la falta de material ferroviario que hay en la provincia de Albacete.

Las subsistencias. El Sr. Sedó anuncia una interpelación al ministro de Hacienda sobre la política de subsistencias.

Y como quiera que estos conflictos se han de producir mucho antes de lo que presentamos respecto de algunas materias, sobre todo el carbón, importa que hagamos algunas observaciones.

Se ha llegado a la tasa del carbón, aunque reduciéndola a determinados sectores del consumo, y a consecuencia de ello la importación del extranjero queda en suspenso.

Por esto creo que debe ser planteada aquí esta cuestión, con objeto de marcar las posiciones de las respectivas minorías y las responsabilidades que pudiera derivarse en caso de posibles agravaciones del conflicto.

El señor ministro de Hacienda acepta la interpelación anunciada por el Sr. Sedó. Interviene el Sr. Junoy para defender la labor de la Junta de Subsistencias.

El presidente de la Cámara dice que la Mesa se pondrá de acuerdo con el Gobierno para señalar día para esta interpelación.

ORDEN DEL DIA

El presupuesto extraordinario. Se reanuda este debate, y el Sr. Rodríguez interviene para alusiones.

CONGRESO

Sesión del día 2 de Diciembre. A las tres y cuarto abre la sesión el señor Villanueva.

En el banco azul, los ministros de la Gobernación y de Fomento. Los tribunas, desertas. Se aprueba el acta de la sesión anterior.

RUEGOS Y PREGUNTAS

El señor ministro de Marina contesta algunas preguntas que en sesiones anteriores le hicieron.

El Sr. Posada denuncia alguna falta que, a su juicio, ha cometido el ayudante de Marina del puerto de Cádiz.

Otros varios ruegos y preguntas formulan otros señores diputados.

El Sr. Beltrán y Ferrer habla algo, pero en voz tan baja, que apenas se le oye.

Parece que pide que se continúe la construcción de los ferrocarriles transpirenaicos.

Le contesta el ministro de Fomento. El Sr. Ferrer se interesa por que se agregue un coche cama al ferrocarril de Cádiz.

Ofrece interesarse el ministro de Fomento. El Sr. Barcia habla para exponer los temores que tiene de que se paralitican los trabajos en la mina de Puertollano por falta de material móvil para el transporte de carbones.

El ministro de Fomento ofrece poner de su parte cuanto pueda para remediar este mal.

Continúa la interpelación del Sr. Silió acerca de supuestos atropellos de los obreros ferroviarios del Sindicato católico.

Interviene para consumir un turno el señor Palacios.

Declara que no deben entender en esta causa los tribunales militares, sino la jurisdicción ordinaria.

Se ocupa después de los hechos ocurridos, y relata el hecho de que cuando los obreros católicos iban a la Compañía a pedir la huelga, las mujeres de éstos enseñaban a las de los socialistas bolsos con dinero.

Afirma que el Sr. Silió no habló de las represalias de la Compañía, por virtud de las cuales hoy andan por las calles de Madrid muchos obreros despedidos por aquélla.

Dice que los amarillos que protestaban de la huelga, ahora no han renunciado a las ventajas que sus compañeros los socialistas han conseguido de la Compañía.

NOTAS POLITICAS

LO QUE DICE EL PRESIDENTE

En la entrevista brevísima que hoy celebraron los periodistas con el jefe del Gobierno, éste les manifestó que había conferenciado con los ministros de Fomento e Instrucción pública acerca de sus respectivos presupuestos.

Después dijeron el presidente que se alejaba, al parecer, el fantasma de la sesión permanente; pero que había llegado a un acuerdo con algunas minorías para habilitar los días festivos para celebrar sesiones de Cortes, a lo que ha sido forzado por apremios de las circunstancias, y contra su voluntad.

Estuvo en el ministerio de Estado para informarse de las noticias que allí hubiese respecto a asuntos internacionales. Y nada más dijo el presidente.

CINEMATOGRAFO

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

Bolsa de Madrid

Table with columns: VALORES PÚBLICOS, Día 29, Día 30. Includes entries for 4 por 100 perpetuo interior, Serie F 50.000 ptas. nominales, etc.

Un indiano que vuelve a su patria después de muchos años, buscando en su hogar y entre los suyos un cariño que no encuentra y que convencido que allí no se piensa más que en su plata, decide volver a América.

Y esto mismo es, en síntesis, el asunto de la comedia estrenada anoche. Es lástima que Prada siga estos procedimientos cuando tiene disposición para hacer obras originales, que seguramente le harían llegar a la meta con mucha más rapidez de lo que llegará por el camino emprendido.

La obra es floja, y a no ser por la interpretación, que fué excelente, habría fracasado. Pero el arte de Leocadia A. de la Abadía y de Thuilier, por no citar más que los principales, hicieron el milagro de que el público aplaudiera lo que no merecía el aplauso.

La señora Sánchez Arifio y el actor Mihura se distinguieron también en sus respectivos papeles.

El autor y los intérpretes pisaron la escena al final de los dos actos.

Pero créame, Prada, cualquier día, esa manera de hacer comedias le producirá un serio disgusto.

Maquiavelo.

PROBLEMAS NACIONALES

LOS TRANSPORTES

El Comité terrestre.

Bajo la presidencia del director general de Obras públicas se ha reunido el Comité de transportes terrestres, acordando que la Real orden firmada por el ministro con fecha 12 del pasado mes de Noviembre, respecto a cobrar derechos por paralización de material, se aplique a contar del día en que se publicó en la Gaceta. Este derecho debe cobrarse por horas.

Asimismo el Comité estima que debe darse determinada preferencia para el transporte de carbón a determinadas industrias que beneficien el servicio del público.

Estas deben dirigir sus peticiones al director general de Comercio, para que éste las tramite a su vez a los directores de las minas, y poder hacer con más rapidez efectivo el transporte.

El Comité marítimo.

Ayer tarde se reunió la Junta de Transportes marítimos. Poco después de terminada la reunión recibió el ministro de Fomento a los periodistas y les dió una referencia de lo tratado en esta.

Acordó la Junta que los navieros lleven a la sesión próxima, que se celebrará el martes, una ponencia fijando los precios mínimos que habrá de asignarse a los fletes para el transporte de cabotaje de los trigos y de las harinas.

Quiere el Sr. Gasset buscar una fórmula que, de modo análogo a la que se ha dado para el transporte de los carbones, atienda al de los trigos y de las harinas, a fin de descongestionar las estaciones de los puertos.

Claro es que los precios de los fletes habrán de ser más baratos para el trigo que para las harinas, pues lo contrario perjudicaría a la industria de la molinería.

Fueron aprobados en la Junta varios expedientes presentados por la Subcomisión.

Anunció, finalmente, el ministro de Fomento que la reunión que celebrará la Junta el martes será de gran importancia, porque se discutirá la mayor rebaja posible en los fletes.

DE TEATROS

LARA.—«Ensueños.»

El personaje central de la comedia de Andrés de Prada, estrenada anoche en Lara, lo hemos visto ya varias veces en el escenario; lo cual quiere decir que el autor de Ensueños sigue en su manía de escribir sus obras pensando en las obras de los demás.

Yo recuerdo una obra titulada El aventurero, arreglo del francés, creó que de Ricardo Blanco, que se estrenó en el teatro de la Princesa, precisamente para beneficio de Emilio Iguillier, cuyo asunto es el mismo o muy parecido al de Ensueños.

Una nueva máquina

En otro lugar de este periódico publicamos el anuncio de una maquinilla denominada «La zurcidora mecánica» que es, sin duda, de gran utilidad.

Este aparato, que nosotros reconocemos eficazmente, puede ser manejado por un niño, al cual, de un modo rápido, le es fácil dejar surtido o remendado cualquier par de medias o ropa, aunque estén ellas en mal estado.

Nadie puede desconocer la utilidad que presenta este aparato en cualquier casa de familia e en la habitación de un hombre soltero; basta con hacer funcionar la maquinilla por breves momentos y lo que parecía de arreglo imposible se transforma en un zurcido perfecto.

«La zurcidora mecánica», que se ha abierto rápidamente paso en todos los mercados, puede considerarse de necesidad absoluta en toda casa de familia por ser un auxiliar inestimable de la mujer cuidadosa y económica.

La Sociedad Patent Magic Weaver, Paseo de Gracia, 97, Barcelona, España, remite el Zurcidora Mecánica, libro de gases, por el módico precio de diez pesetas.

Pensad bien en las ventajas que este aparato os pu de proporcionar, y al escribir a la Casa pidiendo una Zurcidora, recoméndase mencionar el DIARIO DE LA MARINA.

Espectáculos para hoy

ESPAÑOL.—A las diez, El crimen de todos y Rosarito.

PRINCESA.—A las nueve y tres cuartos, Mariana y El último capítulo.

COMEDIA.—A las diez, El verdugo de Sevilla.

A las seis, cinematógrafo.

LARA.—A las seis y cuarto, Cuarenta años después y El jarabe de pisco.

A las diez y cuarto, Ensueños y consolar a triste.

ESLAVA.—A las diez, Madrigal y El sapo enamorado.

A las seis, Madrigal y El sapo enamorado.

PRICE.—A las diez, Juan José.

A las seis, María Rosa.

APOLO.—A las tres y media, beneficio de la Congregación de actores de N. S. de la Novena.

A las diez, La banda de trompetas.

A las once, El asombro de Damasco.

ZARZUELA.—A las diez, La mujer moderna.

A las seis, El lego de San Pablo.

COMICO.—A las seis y media, El rey de la martingala y El viaje del amor.

A las diez y cuarto, El rey de la martingala y El viaje del amor.

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

A las diez y media, La bella Riseta.

COLISEO IMPERIAL.—A las cinco y media, Los angelitos.

A las seis y media, Mancha que limpia.

A las nueve y media, películas.

A las diez y media, El collar de estrellas.

NOVEDADES.—A las seis, Tenorio musical.

A las siete y cuarto, Música, luz y alegría.

A las nueve y cuarto, El primer fresco.

A las diez y cuarto, El misterio de la jota.

A las once y tres cuartos, Don Juanito y su escudero.

IMP. DE MARTÍNEZ DE VELASCO. PIZARRÓ, 15

EL COLONO DE AMERICA POR FENIMORE COOPER (CONTINUACIÓN). Los mismos narragansetos enseñan esta verdad. Tu piel es blanca, y tus oídos deben abrirse a las tradiciones de las gentes de tu sangre.

Mirad, añadió señalando con el dedo un sitio de su brazo cuyo color primitivo no habían podido destruir todavía ni el sol, ni el sereno, el espíritu maligno ha mezclado agua en esta sangre, pero se la hará salir de ahí. Cuando tenga un color bastante oscuro de modo que el mal espíritu no pueda ya reconocerla, marchará por la senda de la guerra; y entonces los embusteros caras blancas tendrán que desenterrar los huesos de sus padres, y encaminarse al nacimiento del sol, y mi vigvam se verá adornado de cabelleras del color del gamo.

de su pueblo adoptivo, hubieran consolado el corazón de la pobre madre. Pero una Emperatriz romana no hubiera presenciado el extor de un gladiador agonizante, la esposa de un Rey más moderno no hubiese leído la lista sangrienta de las víctimas de su marido, una hermosa novia no hubiera escuchado la relación de las batallas sangrientas de aquel que su imaginación le hubiese presentado como un héroe, con menos indiferencia por los padecimientos humanos, que la que manifestó la esposa del sachem de los narragansetos al ver la pantomima expresiva de estas hazañas, que tan alta reputación habían merecido a su esposo.

de su hija. Siempre dueña de sus emociones, pasó la mano por su frente, y pareció que durante largo rato estaba reflexionando en el profundo abismo en que había caído un espíritu que en otros tiempos prometía ser tan puro. Aun no habían roto los colonos todos los lazos que los unían con el hemisferio oriental. Sus leyendas, su orgullo, y en muchas circunstancias su memoria, les ayudaba a conservar un sentimiento amistoso, y aun podemos decir lleno de fe, hacia la tierra de sus antepasados.

(CONTINUARÁ.)

IBARRA Y COMPANIA SEVILLA

VAPORES DE LA COMPANIA

Cabo Roca, 1.582 toneladas; Cabo San Sebastián, 1.583; Cabo de la Nao, 1.558; Cabo Trajosa, 1.496; Cabo San Martín, 1.861; Cabo Espartel, 1.249; Cabo San Vicente, 1.817; Cabo San Antonio, 1.991; Cabo Quejo, 1.691; Cabo Peñas, 1.691; Cabo Palos, 1.697; Cabo Trafalgar, 1.518; Cabo Ortegá, 1.453; Cabo Creus, 1.421; Cabo Prior, 1.020; Cabo Silleiro, 1.026; Itálica, 1.070; La Cartuja, 808; Triana, 748; Vizcaya, 831; Ibaizábal, 742; Luchana, 395; Cabo Santa María, 156.

Servicios establecidos por esta Compañía en la costa de España:
 Bilbao para Marsella y puertos intermedios todos los jueves.
 Bilbao para Barcelona con escalas en Santander, Sevilla, Málaga, Alicante y Valencia, todos los domingos.
 Salidas semanales de pasajes para Valencia, con escalas intermedias.
 Salidas de Gijón para Sevilla cada diez días.
 Para más informes: Oficinas de la Dirección y D. Joaquín Haro, consignatario.

ACADEMIA TEORICO-PRACTICA PREPARATORIA

PARA EL INGRESO EN LOS CUERPOS DE

CORREOS Y TELEGRAFOS

DIRIGIDA POR

DON TOMAS SANCHEZ PACHECO

OFICIAL PRIMER DE LA DIRECCION GENERAL DE CORREOS Y TELEGRAFOS

Autor de la Aritmética y Contabilidad de textos: igualmente con el Jefe de la Dirección general, D. Roberto Robert, de las Nociones de Lengua Francesa y Gramática Castellana, como asimismo de Geografía Universal para Telégrafos, con el Oficial de la Dirección D. Gabriel Hombre, y con la cooperación de un escogido y competente cuadro de Profesores, Jefes y Oficiales de ambos Cuerpos.

Esta antigua Academia ha obtenido en las cuatro últimas oposiciones de Correos el mayor número de plazas: 122, 112, 77 y 103, respectivamente; existen grupos independientes en todas las clases.

PREPARACION COMPLETA: Externos, 30 pesetas por mensualidades adelantadas.—Internos, 155 pesetas por todos conceptos, con inclusión de las asignaturas de Francés 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 morteros.—Fábricas que posee esta Compañía: Astillero de Barrrow-in-Furness (antes Naval construction and Armaments Co. Ltd. at Arr. w in-Furness); fábrica de aceros, cañones y blindajes de Southampton (River Boat Works); fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y morteros de Lath y Grayford; fábrica de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de las Armas Co. Ltd. Placencia-Guipúzcoa-España); fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham; fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Ströckholm (Suecia); laboratorio de cartuchería en Dartford; fábrica en North Knot, para proyectiles; polígonos de Eskmeala y Hynstord.—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; «Burik», crucero de primera clase, de 15.200 toneladas y 19.700 caballos, para el gobierno ruso; «Katori», buque de combate de primera clase, de 15.950 toneladas y 16.000 caballos, para el gobierno japonés; «Mikasa», buque de combate de 15.200 toneladas y 15.000 caballos, para el gobierno japonés; «Libertas», buque de combate de primera clase, de 11.800 toneladas y 12.500 caballos, para el gobierno chileno (comprado por el gobierno inglés). Cambiado de nombre se llama «Triumph». Por el gobierno inglés: «Natal», crucero de primera clase, de 13.570 toneladas y 23.500 caballos; «Sentinel» y «Kilninchuck» crucero tipo de «Scout» clase de 2.900 toneladas y 17.000 caballos; «Dominion», buque de combate de 16.350 toneladas y 18.000 caballos; «King Alfred», crucero de primera clase, de 14.100 toneladas y 13.000 caballos; «Vengeance», buque de combate de primera clase, de 12.050 toneladas y 13.500 caballos; «Hogue», crucero de primera clase, de 12.000 toneladas y 21.000 caballos; «Powell», crucero protegido de primera clase, de 14.500 toneladas y 25.000 caballos; «Amphitrite», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 18.000 caballos; «Nioba», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 16.500 caballos. Buques mercantes construidos en dichos astilleros: «Empress of India», «Empress of China» y «Empress of Japan», 8.000 toneladas y 10.000 caballos. Además desde el año 1873 hasta la fecha, se han construido 70 buques de distintas clases.

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

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

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

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

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

ALUMNOS MEDIO-PENSIONISTAS Y EXTERNOS

Carreras Militares Inglés Práctico-Marítimo

ABIERTA MATRÍCULA EN LA ANTIGUA Academia Sánchez Pacheco

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

INTERNADO

ARENAL, 24

FOR D. RAFAEL ROCAFULL Capitán de la Marina Mercante.

Otra de utilidad evidente para todo Oficial de Marina.—Pronunciación figurada.—Comprende todas las generalidades y tecnología de las Armas Militar y Mercante.

LOS PEDIDOS A

D. Santiago García Castellón Duque de Ciudad Rodrigo, 12.—Cádiz. De venta en las principales librerías de España. Precio de la obra: NUEVE ptas. (encuadernada)

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

Servicio al Brasil y Río de la Plata

por los nuevos y rápidos vapores
 «INFANTA ISABEL» . . . de 10.000 toneladas (a hélices).
 «BARCELONA» de 7.500 id.
 «CADIZ» de 7.500 id.
 «VALBANERA» de 7.500 id.

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

Salidas de Barcelona cada veinte días.

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

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

SERVICIO QUINCENAL

Fijo, a Las Palmas, Tenerife, Puerto Rico, Santiago de Cuba, Habana, escalas secundarias en Laboral de Cuba y Puerto Rico, New Orleans y Savannah.

Este servicio lo efectúan los vapores siguientes:
 «MIGUEL DE PINILLOS» de 7.500 toneladas.
 «CONDE WIFREDO» de 5.000 id.
 «MARTIN SAENZ» de 5.000 id.
 «PIO IX» de 5.000 id.
 «CATALINA» de 5.000 id.
 «BALMUS» de 5.000 id.

Servicios de la Compañía Trasatlántica

LINEA DE BUENOS AIRES

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

LINEA DE NEW-YORK, CUBA, MEXICO

Servicio mensual: saliendo de Génova (facultativa) 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-MEXICO

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

LINEA DE VENEZUELA-COLOMBIA

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

LINEA DE FILIPINAS

En lo que resta de año se realizarán los siguientes viajes a Manila, saliendo los vapores de Barcelona el 30 de Agosto, 13 de Octubre y 26 de Noviembre, para Port-Said, Suez, Colombo, Singapore y Manila.

LINEA DE MERNANDO PEO

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

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

LINEA BRASIL-PLATA

Servicio mensual, saliendo de Bilbao, Santander, Gijón, Coruña, Vigo y Lisboa (facultativa) para Río Janeiro, Montevideo y Buenos Aires; emprendiendo el viaje de regreso desde Buenos Aires para Montevideo, Santos, Río Janeiro, Canarias, Lisboa, Vigo, Coruña, Gijón Santander y Bilbao.

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

Manufactura Mecánica Eibarresa

Escopetas finas de Caza y Tiro pichón.

Víctor Sarasqueta

Eibar (Guipúzcoa)

PROVEEDOR DE LA REAL CASA

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

¡¡Novedad!! ¡¡LA ZURCIDORA MECANICA!!

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

No debe faltar en ninguna familia.

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

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

Patent Magic Weaver Paseo de Gracia, 97. BARCELONA

ARQUITECTOS Academia Moreno

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

Jacometrezo, 45, principal. Madrid.

LA MEJOR MAQUINA PARA ESCRIBIR

Usad para escribir limpio la maquina

YOST

No tiene cinta.

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

Comparad la escritura de la maquina

YOST

con todas las demás.

