

# DIARIO DE LA MARINA

Periódico Independiente

Año XLIX

Redacción y Administración: Peligros, 3, estda. deca.-tel. 2.991.

Madrid, Sábado 20 de Enero de 1917.

DOS EDICIONES DIARIAS

NÚMERO 14.746

## Fuerzas de desembarco

Los desembarcos, operación marítimo-militar generalmente ofensiva, por lo cual, hoy por hoy, no revisten gran importancia para nuestro país, que no está en condiciones, ni mucho menos en propósitos de agredir a nadie, merecen siempre atención preferente, y para nuestro litoral no presentan otra incidencia, por muy remota que sea, que la de ser rechazados.

La marinería y tropa de Infantería de Marina es sobre las cuales recaen las iniciativas de los desembarcos, que después, una vez asegurados los tránsitos, continúan las fuerzas ordinarias con más o menos intensidad cuanto es mayor o menor el apremio de la invasión.

La tendencia en nuestra representación naval es a quitar importancia táctica a la Infantería de Marina, y otorgársela, en cambio, a la marinería. La razón, por mucho que pese en los Estados Mayores, no está en absoluto justificada, ni por razones militares ni económicas, aun cuando se ha alegado, con cierta timidez, que el marinero resulta más barato que el soldado de Infantería de Marina.

Si se considera que el reclutamiento de ambos factores es diametralmente distinto, se podrá comprobar que el marinero es menos militar que el infante de Marina; pues el primero, hecho a la vida de mar, criado en las playas, educado en las facetas marítimas, casi no tiene otro objetivo que el dedicarse desde su juventud a las industrias de mar, principal y a veces exclusivamente la pesca.

Al recluta de tierra no le sucede eso; tiene más compenetración con las instituciones militares y sabe los deberes que impone la ordenanza. Los inscriptos de mar ven las cosas por un prisma muy diferente al de los mozos incluidos en el alistamiento para el reemplazo del Ejército; y ello no puede menos de reflejarse en su manera de ser en relación con los estrechos deberes de la disciplina militar.

La Infantería de Marina es inapreciable como elemento de desembarco y factor militar colonial. Sus campañas tan brillantes como numerosas en nuestras diversas empresas coloniales lo han demostrado del modo más evidente. La marinería, en cambio, sin carecer de aptitudes brillantes para el servicio militar, no tiene las mismas razones en su idiosincrasia y manera de ser para esos objetivos esencialmente militares. Su casa es el barco, y en él están todos sus cometidos: el de batirse inclusive, que es desde luego el más delicado y honroso; y se bate bien, con desprecio de la vida y con heroísmo nunca bastante alabado.

Pero no se trata de eso, sino de la adaptación al medio, y siendo el de la marinería esencialmente el de operar en la mar y a bordo de los buques de combate, dicho se está que en la operación de los desembarcos, con todas sus derivaciones e incidencias, no puede, aun haciendo justicia a su valor militar, resultar tan eficiente como el soldado de Infantería de Marina.

Las naciones que por su gran potencialidad naval están o figuran a la cabeza entre las más importantes tienen acerca de todo esto formado un juicio exacto, y por ello sus organizaciones marítimas dan la debida importancia al papel táctico y estratégico de la Infantería de Marina, superior casi siempre a su similar en los ejércitos territoriales, sobre los que tiene la ventaja de la educación exclusivamente marinera, que no excluye, sino que antes implica y completa, su educación o instrucción netamente militar.

España, que hoy no tiene colonias en el sentido amplio que puede darse a esa frase, no ha menester, en rigor, de tropas coloniales; y por lo que se refiere a la necesidad de los desembarcos, queda implícitamente indicado que su condición defensiva no los estima como precisos; pero eso no es suficiente para desconocer la importancia de la Infantería de Marina en las modernas potencialidades navales, y sería error lamentable que un desconocimiento de importancia en tan delicada materia hiciera el día de mañana responsables de un cataclismo a los causantes de que la ponderación militar, en materia de desembarcos y acciones militares coloniales, entre la marinería y las tropas de Infantería de Marina, dejase de existir, determinando con ello un quebranto irreparable al interés nacional, que siempre ha de estar por encima de todo.

DIARIO DE LA MARINA  
Redacción y Administración:  
Peligros, 3, estda.



Refugios para la tropa a retaguardia de la línea de fuego franco-británica.

## EL AMO DEL MAR

El torpedo automóvil es el arma más terrible de que dispone al presente la artillería naval; pero su alcance es muy limitado, y en eso consiste que sólo se emplee con la casi certeza y seguridad de ser aprovechado.

Es un proyectil carísimo, cuyo empleo exige muchas y variables circunstancias difíciles siempre de apreciar, aun para los más expertos comandantes; y las prácticas continuadas que requiere su manejo también son muy caras.

El cañón de gran calibre sigue siendo el amo del mar y habrá de serlo por mucho tiempo, acaso indefinidamente. La antigua y ya vulgar lucha entre el cañón y la coraza es la que determina la importancia de los combates navales, pues el torpedo es arma de ocasión, no de lucha, útil siempre para equilibrar fuerzas desiguales y para destruir, hiriéndoles a mansalva, a los grandes colosos del mar.

La construcción del torpedo automóvil es tan complicada como difícil, y su conservación en los paños especiales que se les destina exige vigilancia y atención constante.

Es un aparato el torpedo fino como el reloj más delicado; los metales que entran en su composición, sumamente exquisitos. No siempre un torpedo que se dispara llega a explotar, y como es arma, según se ha dicho, de gran valor intrínseco, se procura recuperarla cuando no ha explotado.

La operación de recoger torpedos ya disparados, para utilizarlos de nuevo, es tan curiosa como complicada; pero vale la pena de efectuarla, porque un torpedo representa muchas energías acumuladas, cuya aplicación no debe desperdiciarse; y aun las Marinas más ricas no desprecian recogerlos cuando han fallado por cualquier circunstancia adversa del disparo.

También es muy limitado el volumen de fuego del torpedo automóvil, y se comprende, porque sus mecanismos explosivos y la misma estructura de su construcción no consienten amplio campo de desarrollo en sus condiciones ofensivas, que la propia densidad del medio en que se mueve o navega el torpedo hacen que su eficacia sea de corta duración.

El empleo, pues, del torpedo automóvil está subordinado a circunstancias muy accidentales, que no siempre se presentan propicias, y así como su perfecta utilización puede constituir un motivo de legítimo orgullo para el comandante que ordena el disparo, su fracaso, que envuelve el desaprovechamiento o pérdida de un arma tan preciosa, implica, si no descreído de quien dispuso su utilización no lo grada, por lo menos una gran contrariedad que con nada se compensa.

En los movimientos de escuadra se considera siempre la utilización del torpedo como razón suprema, que ha de llevar envuelta la consecución de un fin de indiscutible importancia y con la casi certeza de alcanzarlo. Cuando esto no resulta poco menos que evidente, el torpedo no sale del tubo que lo mantiene en disposición de ser lanzado contra una unidad táctica del adversario, de positivo e indiscutible valor.

Esto explica que en la especialización del personal torpedista se ponga tanto cuidado, procurando que tanto en la clase de oficiales como en los subalternos la selección más escrupulosa prepare la utilización futura de estos artilleros que están llamados a manejar un proyectil tan delicado y a la vez de resultados tan terribles.

La condición esencial para estas selecciones requiere constante atención, y muchas veces, individuos que se creía gozaban de aptitudes sobresalientes para esa especialización han tenido que ser eliminados, pues su educación profesional no puede supeditarse a corregir in experiencias con la práctica prolongada en el manejo del torpedo, porque esas prácticas

son muy costosas y no se deben hacer con objetivos de enseñanza.

Por todo lo expuesto, el empleo o utilización del moderno torpedo automóvil está todavía en su período de gestación para las Marinas de pocos recursos, o cuyas condiciones agresivas están envueltas en la nebulosa del porvenir.

## El carbón escocesa en Francia

Forzando la producción.

París, 20.—M. Herriot, ministro de Abastecimientos, ha reunido a todos los dueños de minas de carbón y les ha rogado que consientan en hacer un nuevo esfuerzo para aumentar el rendimiento de las minas y asegurar el abastecimiento de las fábricas de guerra.

Todos han prometido forzar los trabajos de extracción, aun a costa de sacrificios financieros y de peligros técnicos. Además, la llegada de carbón inglés a los puertos desde el principio de Enero, marca un aumento notable. En Diciembre pasado, la importación bajó una semana a 287.000 toneladas. La primera semana de Enero acusó una entrada de 353.000 toneladas. El Gobierno se declaró partidario de volver a las horas de verano desde el 15 de Febrero.

## El coronel Méndez-Vigo



Con motivo de su baja en el Real Cuerpo de Guardias Alabarderos por haber cumplido la edad reglamentaria para el retiro el coronel D. Hipólito Méndez de Vigo, los generales y oficiales mayores del Cuerpo obsequiaron con un banquete en el Círculo Militar a tan distinguido jefe, testimoniándole con tan delicada atención sus simpatías y sentimiento por la ausencia de tan querido compañero.

S. M. el Rey quiso también demostrarle el aprecio y estima que siempre le merecieron los leales servicios del oficial de su Real guardia, disponiendo que, después de la fecha de su cese, hiciera una guardia de honor en el día del santo de S. M. la Reina, en cuyo solemne día le agradó con el nombramiento de gentil hombre de Cámara con ejercicio.

S. M. la Reina, que guardaba cama por la enfermedad que sufría, tuvo también la bondad de significarle, por conducto de sus damas, cuánto sentía no haber podido verle y despedirle en aquel día de su última guardia, por lo que deseaba tener esa satisfacción cuando se restableciera; y, en fin, todas las demás personas de la Familia Real le significaron las más afectuosas muestras de consideración y de aprecio, de las que bien satisfecho y orgulloso puede estar nuestro querido y buen amigo.

## EL "ISAAC PERAL"

Según un telegrama de París, *Le Matin* ha publicado el siguiente despacho de Copenhague:

«El submarino español «Isaac Peral», de 500 toneladas, que debía llegar aquí procedente de América dentro de algunos días, ha sido señalado en las aguas danesas. La Legación española confirma el hecho; pero no puede explicarse la misión del submarino.»

El *Matin* agrega por su cuenta: «Los anuarios más recientes no mencionan la existencia en la Marina española de ningún submarino.»

En efecto, el submarino «Isaac Peral» no ha sido todavía entregado a la Marina española, y no debe de ser éste el que ha aparecido en las aguas danesas, cuando desde Ferrol, y con fecha de ayer, nos dicen lo siguiente:

«El transporte de guerra «Almirante Lobo» será encargado de conducir a España los submarinos contratados por nuestro Gobierno.»

Hállase el citado buque fondeado en este arsenal, haciendo reparaciones.

En cuanto se encuentre listo saldrá con tal motivo para Nueva York.

Zarpará de aquí a fines del mes actual, tocando antes en Cádiz y Mahón.

## INFORMACION DE MARINA

### Entregas de mando.

De Real orden han sido aprobadas las entregas de mando del acorazado «España», efectuada por el capitán de navío D. Manuel Flórez al de igual clase D. José Rivera; del transporte «Lobo», efectuada por el teniente de navío D. Francisco Fernández y García Zúñiga al capitán de fragata D. Eliseo Sánchez, y del torpedero «número 7», por el teniente de navío D. José Pérez Ojeda al de igual empleo don Juan Benavente.

### Resoluciones de personal.

Destinos.—Se destina al segundo batallón del segundo regimiento de Infantería de Marina, de guarnición en El Ferrol, al capitán don Luis Martí, y al regimiento Expedicionario, en Africa, al de igual empleo D. José Pardo. Se nombra segundo comandante de la estación torpedista de El Ferrol al teniente de navío D. Ramón Alvargonzález.

Se dispone embarque en el crucero «Extremadura» el teniente de navío D. Manuel de la Cámara.

Idem ídem en el crucero «Reina Regente», el ídem ídem D. Luis Pascual del Póvil.

Se nombra segundo comandante del cañonero «Marqués de Molins» al teniente de navío D. José Ferrer.

Idem comandante del torpedero «número 5» al teniente de navío D. José Cantillo.

Idem comandante del torpedero «número 13» al teniente de navío D. Julio Coloma.

Se dispone que al terminar la licencia que disfruta el teniente de navío D. Ramón Ozamiz, embarque en el crucero «Carlos V».

### Subasta de almadras.

Han sido autorizados los comandantes de Marina de Alcánte, Cádiz y Huelva, para que dispongan que una Comisión del personal a sus órdenes se traslade al lugar de las almadras «Benidorm», «Ensenada de Barbate» y «Las Cabezas», al objeto de practicar todas las operaciones necesarias para la preparación de la subasta que en su día haya de celebrarse, con sujeción a las disposiciones del nuevo reglamento aprobado por Real decreto de 2 del mes actual.

## Un corsario alemán

Venía diciéndose e hace varios días que un buque alemán del mismo tipo que el célebre «Mo-we» anabá por los mares americanos deteniendo a cuantos barcos se le ocurría, sin que nadie se metiese con él.

La noticia era todavía muy vaga para recogerla y comentarla; pero ha tenido plena confirmación y ofrece un interés grande para nuestro público.

El mencionado corsario ha destruido numerosos vapores, salvando a sus tripulantes, que trasladó a dos de ellos; uno de los cuales, el japonés «Hudson Maru», ha llegado a Pernambuco con 441 marinos, y otro, el inglés «Yarrowdole», arribó al puerto alemán de Swinemunde con 469 prisioneros pertenecientes a ocho barcos destruidos.

El Almirantazgo británico guardó reserva, en los primeros momentos, sobre tan alarmante aparición; pero ha creído oportuno dar la voz de alarma, aunque atenuando los malos efectos que ha de producir esa audacia entre los que se consideran amos del mar.

El admirable espíritu demostrado por la Marina germánica desde el principio de la campaña está confirmado con los sucesos que comentamos. Esos hombres aprovechan cuantos medios están a su alcance para demostrar a sus rivales que si no pueden batirse con ellos en igualdad de condiciones, no les ceden en pericia ni en valor.

Aparte de eso, los perjuicios causados por los submarinos y las presas de esos cruceros restan elementos a la navegación de los enemigos, hacen temerosa y cara la de los neutrales que van a los puertos de Inglaterra y dificultan la llegada de toda clase de efectos que son necesarios en el Reino Unido.

Claro es que el final de la odisea de este nuevo corsario será semejante a la sufrida por sus antecesores. Falto de base, sólo puede repostarse de víveres y carbón cogiendo lo que llevan sus víctimas; también le faltarán municiones para su artillería, y esto es ya más difícil de remediar, porque tales cosas no son intercambiables.

El resultado práctico de su bravura se traducirá solamente en el daño que haga para caer con gloria en el momento que sus perseguidores cojan una pista exacta; pero así es como se mantiene el prestigio de un pabellón.

Los adelantos alcanzados por los medios de comunicarse proscribieron de los mares aquellos aujaces corsarios argelinos que no dejaban en ellos a nadie en paz. Nada hay nuevo en el mundo, y no puede extrañar que los marinos del siglo XX sean capaces de reproducir hazañas llevadas a cabo con barcos de veía que marcaban como una tortuga si no tenían viento favorable.

Bien es verdad que entonces el alcance del cañón era mínimo, no había telégrafos, ni con hilos ni sin ellos, y era posible meterse en fondeaderos inaccesibles e ignorados que aseguraban la impunidad a los que atentaban contra los navegantes.

Pero hoy todos esos progresos favorecen más al perseguidor que al perseguido, siendo muy difícil las empresas intentada por los que disputan a la Gran Bretaña el tridente de Neptuno; que en otros tiempos poseyeron las bravas galeras de la Corona aragonesa, y que, con las castellanías, afirmaron en el glorioso día de Lepanto.

## EN EL FERROL

### Suicidio de un capitán

El Ferrol, 20.—Ha producido hondo pesar en esta población el suicidio del capitán de Infantería de Marina D. Manuel García Antón, que se ha quitado la vida disparándose un tiro en la sien derecha.

El juez se ha incautado de una carta del suicida en la que éste dice que se mata para librarse de una preocupación constante que padece.

Estaba empleado hacía muchos años en la Cooperativa. La caja ha sido reconocida y no falta dinero alguno.

El suicida, que era queridísimo en esta capital, deja esposa y varios hijos, uno de los cuales ha ingresado recientemente en la Academia de Infantería.

EN EL CONTINENTE

La guerra europea

Las operaciones en Francia

Duelo de artillería.

París, 20.—Durante el día nuestra artillería ha contrabateado energicamente a del enemigo en los sectores del Este de Wuberite, cota 304 y granja de Chambrettes.

Progresos del avance inglés.—Bombardeos.

Londres, 20.—Durante la noche, y a consecuencia de la operación local de que se dió cuenta en el comunicado de ayer, se han hecho nuevos progresos al Norte de Beaucourt-sur Ancre.

Durante el día hemos bombardeado las defensas enemigas al Este de Bois Grenier y Este de Plogestern.

La artillería enemiga se ha mostrado activa al Sur de Suilly-Saillisel y al Este de Bethune. En otros puntos de la línea continúa la habitual actividad de la artillería por ambas partes.

Lo que dice Maurício Barrés.

París, 19.—En el Echo de París termina hoy Maurício Barrés una serie de artículos referentes a la unión de los franceses.

Dice en conclusión: «Estamos todos unidos en Francia porque, desde el intelectual hasta el campesino, todos tenemos clara idea de algo superior a nuestros intereses personales, una especie de instintos que nos hace aceptar con alegría cuantos sacrificios sean menester para el triunfo de este ideal.

Francia es pacifista, y por serlo tiene ahora que convertirse en guerrera, pues todos los franceses tenemos el decidido propósito de que esta guerra sea la última de las guerras. Suframos nosotros para que nuestros hijos sean más felices.»

La invasión de Rumanía

Bombardeo.—Luchas entre avanzadas.

Petrogrado, 19.—En el frente rumano, en los valles de los ríos Tr. tus y Eltes, el enemigo bombardeó con intermitencia la aldea de Ekina y el pueblo de Beadanesi.

Sobre el resto del frente sólo se señala cambio de tiroteo entre avanzadas y exploradores.

Las operaciones en Rusia

Una sorpresa.—Combates de artillería y de trinchera.

Petrogrado, 20.—En el frente occidental, en la noche del 17 al 18, en la región de Mikhaloff, al Noroeste de Baranovitchi, elementos de uno de nuestros regimientos sorprendió dos puestos de campaña enemigos, apoderándose de ambos y haciendo 17 alemanes prisioneros, pasando los demás a la bayoneta.

El enemigo bombardeó con su artillería pesada un valle cerca del pueblo de Boubaeff.

En la región de Zbereff el enemigo, habiendo destruido, por intervalos, con el fuego de su artillería, nuestras alambradas, tomó la ofensiva contra nuestros elementos sobre las alturas al Sudoeste de Zbereff, y a pesar del violento fuego de nuestra artillería, hizo incursión en parte de nuestras trincheras, donde fué expulsado al poco rato, mediante refuerzos que nos llegaron a tiempo, quedando la situación restablecida.

La Duma y el Consejo Imperial.

Petrogrado, 20.—Se han publicado Reales decretos aplazando la reapertura de la Cámara y del Consejo del Imperio hasta el 27 de Febrero próximo.

La medida es motivada por los últimos cambios ministeriales, y a fin de que durante ese tiempo los nuevos ministros se pongan al corriente de los asuntos de Gobierno.

Las operaciones en Italia

Italianos prisioneros.

Pola, 20.—En el sector Norte del Carso hicieron nuestras tropas, en varios ataques contra las avanzadas enemigas, prisioneros a cuatro oficiales y 120 soldados, apoderándose de una ametralladora.

Violento bombardeo.

Roma, 20.—Ayer hubo también en el frente del Trentino acciones limitadas de ambas artillerías. Nuestra dificultad los movimientos del enemigo en la zona del valle del Adigio. En el Carso, durante la mañana y la tarde, la artillería adversaria realizó concentraciones de fuego intensas y prolongadas contra nuestras líneas en el sector situado entre Frigidio y las carreteras de Oppachinseua y Castagnavizza. El enemigo fué vigorosamente combatido por nuestra artillería, la cual, mediante tiros de contención eficaces, detuvo y dispersó los destacamentos enemigos que intentaban avanzar sobre nuestras posiciones. Por la noche la acción había cesado completamente.

Los neutrales

«Convenio suizoalemán»

Berna, 19.—El Consejo suizo, de acuerdo con el Gobierno alemán, ha informado favorablemente respecto a que se reanude la navegación en el Rin superior hasta Basilea, donde se celebrará en breve una Conferencia para especificar los detalles de tráfico, Aduanas, pasaportes, etc.

Algunos periódicos dicen que este acuerdo está relacionado con un convenio que asegura la Prensa suiza haber sido concertado entre Alemania y Suiza, respecto al transporte de carbones alemanes por la vía del Rin.

Trabajos de fortificación.

Berna, 20.—El Basler Nachrichten dice que en el Sudgau asaciano, cerca de la frontera suiza, las poblaciones de Lussendorf, Opendorf, Obserbare, Winken y otras han recibido orden de estar dispuestas para la evacuación.

Han llegado a la frontera suiza numerosos Cuerpos de reserva que estaban en el Franco Condado y están fortificando; en Montancy hay trabajadores ocupados en abrir trincheras y colocar hilos eléctricos.

También se hacen trabajos análogos en los sitios donde la frontera no está protegida por el río Doubs.

Créese se trata de medidas de precaución para hacer frente a cualquier eventualidad.

SUBMARINOS Y CORSARIOS

LA GUERRA EN EL MAR

Otro barco español, el «Valle», echado a pique.

Bilbao, 20.—Se ha confirmado la noticia de haber sido torpedeado y hundido frente a las Islas Quessant el vapor «Valle», perteneciente a la Compañía Cantábrica de Navegación, que desplazaba 3 500 toneladas.

El mismo submarino detuvo a otro vapor de la Casa Echevarrieta que venía a Bilbao con carbón procedente de Inglaterra.

Le dejó pasar, advirtiéndole que si volvía a Inglaterra con mineral sería torpedeado.

Las primeras víctimas del corsario alemán.

Londres, 20.—Comunican de Río Janeiro que se ha señalado la presencia del corsario alemán en aguas americanas.

Este buque de guerra es del mismo tipo que el célebre corsario germano «Moewe».

Supónese que debió salir de Alemania el 1.º de Diciembre, pues el día 8 del propio mes anunció su presencia el Almirantazgo inglés.

También se cree que son dos los corsarios alemanes que realizan sus hazañas en la actualidad.

Ayer corrieron los rumores de haberse hundido uno de los buques apresados por el corsario, que conducía tripulantes naufragos; pero sábese que han desembarcado en Pernambuco sin el menor contratiempo.

Tripulantes de los barcos hundidos por el corsario.—Se desconoce el paradero de éste.

Londres, 20.—Al Herald dicen de Filadelfia que a bordo del «George», hundido recientemente por el corsario alemán, se encontraban varios súbditos norteamericanos, cuyo paradero se desconoce.

Dicen también al Times, desde Nueva York, que en Pernambuco han desembarcado otros 13 súbditos norteamericanos, procedentes de los diversos buques que acaba de hundir el mismo corsario.

El Morning Post dice saber que el departamento de Estado de Washington espera con impaciencia el informe oficial respecto al corsario alemán del Atlántico, cuyo paradero cierto sigue ignorándose.

Barcos griegos que se suponen echados a pique.

Las Palmas, 20.—Asegúrese que se han hundido por un submarino alemán, frente a las costas de Galicia, los vapores griegos «Dinutros», «Coulandres» y «Aristoteles».

Estos tres navíos habían llegado a este puerto en los primeros días del pasado Diciembre, con cargamento de cereales para Inglaterra.

La tripulación mostraba gran miedo a los submarinos, y parte de la marinería hubo de ser relevada. Por este motivo las familias de los marineros canarios que embarcaban están alarmadísimas.

El «Gea», torpedeado.

Bilbao, 19.—El vapor noruego «Gea», que salió a las once de la mañana de este puerto con cargamento de mineral, con destino a Liverpool, ha sido torpedeado, a las tres de la tarde, por un submarino alemán, a 30 millas del puerto.

Diez y ocho de sus tripulantes han desembarcado en Santoña, adonde llegaron en lanchas.

Un nuevo aspecto de la guerra naval.

Londres, 20.—El New York Globe comenta la información llegada a Norte América, vía Sayville, transmitida, por consiguiente, con ausencia del Gobierno alemán, y dice que Ale-

mania preconiza la adopción de nuevos métodos para la guerra naval y económica, lo que constituye un aumento de dificultades para los neutrales.

«Dos hipótesis se nos presentan—dice el Globe—: o Alemania se prepara a olvidar la promesa hecha después del hundimiento del «Sussex», o piensa ejercer presión sobre los países escandinavos con el fin de obligarlos a resistir, hasta por la fuerza, el bloqueo de la Entente.»

Dice el Globe que, a su juicio, ambas medidas serán ineficaces.

Las últimas hazañas del corsario.

Berlin, 20.—Segun noticias oficiales, ha llegado a Swinemunde el vapor inglés «Yarrowdale», de 4.600 toneladas.

Traía a bordo una tripulación alemana de 16 hombres y 469 prisioneros, es decir, las tripulaciones de un barco noruego y siete ingleses, detenidos en el Atlántico por un cruceiro auxiliar alemán. El cargamento de los barcos detenidos se componía en su mayoría de material de guerra y viveres para los aliados. Se han apresado 6.000 toneladas de trigo, 2 000 de harina y 1 900 caballos.

El vapor «Yarrowdale» trae 117 automóviles de carga, uno de viajeros, 6.300 cauchos de fuel, 30.000 rollos de alambre de púas, 3.300 toneladas de acero en barras, mucha carne, tocino y embudo.

De los vapores hundidos, tres, ingleses, iban armados. Entre los tripulantes, 103 son de nacionalidad neutral. Lo mismo que los súbditos enemigos, serán todos considerados como prisioneros de guerra, puesto que se encontraban a bordo de vapores enemigos armados.

El jefe de la tripulación de presas es el oficial provisional Badewitz.

La llegada del «Yarrowdale» se ha mantenido hasta ahora secreta por motivos de índole militar; pero desde la declaración del Almirantazgo británico de 17 del actual, dejan ya de existir. Es curioso que el Almirantazgo inglés solo se haya decidido a dar cuenta al público inglés de pérdidas de casos ocurridos ha ce mucho tiempo al conocerse la llegada de la presa japonesa «Hudson Maru» a un puerto brasileño.

Los periódicos de Berlín dicen que el oficial provisional Badewitz ha sido promovido a teniente naval de la reserva.

Los periódicos ingleses, al comentar la aparición del corsario alemán, tratan de atenuar la mala impresión, declarando que el botín hecho por él no es tan grande como el del Moewe.

Un nuevo corsario alemán.

Un telegrama de Río Janeiro dice que se sabe que el vapor «Saint Theodore», que se daba como hundido por el corsario alemán, ha sido también convertido en corsario.

Restos de un naufragio.

Ferrol, 19.—Los campesinos del pueblo de Cobas, llegados hoy a El Ferrol, dicen que en las últimas horas de la tarde oyeron a la parte del mar diversos disparos de cañón, viendo cruzar más tarde a dos submarinos, los cuales, según se supone, regresaban de torpedear algún buque.

Hoy ha llegado el marinero Domingo Fernández, que encontrándose pescando treinta y cinco millas al Noreste de la costa de Cabo Prior, divisó una embarcación con el nombre de «Men» pintado en el costado.

Se cree que los tripulantes, pertenecientes a algún vapor torpedeado, debieron ahogarse.

La embarcación quedó en depósito en la Comandancia.

El lunes no habrá Bolsa

La Gaceta publica la siguiente Real orden: «Vista la comunicación elevada a este ministerio por el síndico-presidente del Colegio de Agentes de Cambio y Bolsa de esta corte, en solicitud de que sea declarado inhábil para la contratación bursátil el lunes 22 del corriente mes de Enero, y teniendo en cuenta que el referido día, por encontrarse entre dos festivos, resultaría casi inútil para la contratación pública,

S. M. el Rey (q. D. g.) se ha servido disponer que sea declarado inhábil para la contratación oficial el lunes 22 del presente mes.»

Los conflictos obreros

Huelga de metalúrgicos.

Zaragoza, 20.—Las gestiones que realizaba el gobernador para solucionar la huelga de metalúrgicos fracasaron. La Junta de Reformas Sociales tampoco consiguió reunir a patronos y obreros, como se proponía.

La comisión de huelga nombrada por los patronos comunicó a la Federación patronal que todos sus esfuerzos para solucionar el conflicto se habían estrellado ante la intransigencia de los obreros. La Federación, compuesta de 15 gremios, aprobó la conducta de los patronos metalúrgicos y les ofrece su apoyo moral y material.

El lunes, día señalado para comenzar la huelga general, se abrirán las fábricas, talleres y establecimientos de todas clases para que en ellos trabajen los obreros que lo deseen, estén o no asociados.

La huelga de metalúrgicos comenzó el día 7 de Octubre; entonces trabajaban 2 030 obreros, y ayer entraron en las fábricas 1 535; de modo que los huelguistas son 495.

El domingo celebrarán un mitin las Sociedades obreras, y en él declararán la huelga general.

LABOR SOCIAL

EN FAVOR DE LOS PESCADORES

(CONTINUACIÓN)

2.º—Una Caja de Préstamos.

Esta institución tiene por objeto el facilitar al pescador material para la compra y reparación de embarcaciones y efectos de pesca, con las garantías de aquéllas y de éstos y la de la «roche de mar», más segura que la de la tierra. Téngase, además, en cuenta que los deudores siempre será factible y fácil resarcirse de las deudas por aquéllos contratadas en los plazos y condiciones que un oportuno reglamento dicará; que en ningún gremio como en éste se conocen unos a otros los que en él conviven, por lo que ellos mismos con gran exactitud determinarán la garantía que merezcan los distintos peticionarios de préstamos, y que la intervención que las Comandancias de Marina tienen en la compra y venta de embarcaciones ofrece un camino muy seguro al desarrollo de este crédito pescador, conllevando garantías muy parecidas a las hipotecarias sin las molestias inherentes a los requisitos de la propiedad.

Para el pago de los débitos se empleará el tercio del producto de la venta de la pesca, que vimos alcanzaba en Almería la cantidad de 19 500 pesetas, y si la cuantía de aquéllos precisara se complementaría dicha cantidad con otras entregas de los deudores, con arreglo a lo que un oportuno reglamento estableciera, entregando suplementos que satisficieran la mayoría de los armadores deudores a sus correedores.

3.º—Una cooperativa para la venta de efectos para las embarcaciones de pesca y el ejercicio de esta industria.

Estas instituciones podrían dedicarse a la venta del carbón y gasolina para los motores pesqueros y a la de redes, cabos, anzuelos, carnadas, remos, etc., etc., artículos que existe la costumbre de pagar al contado o bien de descostar su valor del producto de la pesca al subastarse ésta, lo cual asegura la marcha económica de estas importantes instituciones, llamadas a librar al pescador de los manejos de comerciantes faltos de conciencia que los explotan sin consideración.

Anteriormente dijimos que los ancianos podrían obtener algún jornal que aumentara su pensión, dedicándose a trabajos propios de su edad en la institución que estamos considerando. Estos serían bien los de confección de caullería e hilados bien de dirección, guarda o vigilancia de alguna de las secciones en que estas instituciones se han de dividir.

De esta acción podría obtener los pescadores y su Montepío grandes ganancias, bastando para compensar el decir que según un estudio que he hecho sobre la organización de esta institución en la provincia de Bilbao resultaba que sólo por la venta de efectos navales para el entretenimiento de las embarcaciones y efectos de la industria pesquera ganarían sus abastecedores al año alrededor de 50 000 pesetas.

Bien se organizar las instituciones que estamos considerando en el mayor número posible de puertos como se solicita, o bien se limite el acuerdo que sobre esta proposición se adopte a su establecimiento tan sólo en Almería, podría reglamentarse que de la ganancia líquida que se obtendría de las subastas de los produc-

tos de la pesca, que en el caso de Almería era de 24.000 pesetas anuales, se emplease un tercio para la constitución de nuevos Pósitos, hasta que con estos sucesivos desembolsos se completase una cantidad igual al capital inicial del Pósito, desde cuyo momento toda aquella ganancia se dedicaría por completo a las atenciones del Montepío.

Construcción y mejora de embarcaciones baratas.

Observando lo que sucede en temporadas de distinta intensidad, se ve que muchos que lo son para las embarcaciones menores no ofrecen peligro para las lanchas y otras embarcaciones de algún porte a la vela, y los que para éstas tienen importancia, no alcanzan para los vaporitos pesqueros, no sólo por poder los últimos aguantarlos mejor y en más marinerías condiciones, sino principalmente por la facilidad que tienen de buscar un refugio en caso de aumento en la intensidad del temporal, peligro del que deben de precaverse con anterioridad las embarcaciones de vela, porque después su agente motriz el viento, se les puede volver inmanejable.

Razones en virtud de las cuales casi siempre que amenaza mal tiempo, o éste es anunciado por persona que merece completo crédito a la gente de mar, las embarcaciones de remo o vela no se alejan mucho del puerto o permanecen dentro de él, aunque sus pesquerías habituales se hallen alejadas de la costa, y sólo, en cambio, las embarcaciones de motor adonde más les conviene, principalmente por esa seguridad que tienen de coger puerto en cuanto el tiempo se ponga peligroso.

Existe, además, en favor de las embarcaciones de motor la consideración de que muchas veces, en tormentas locales y aun generales, pueden continuar dedicándose al ejercicio de su industria, recalando en lugares donde, bien por la situación geográfica, o por hallarse alejado del centro tormentoso, no se dejan sentir las tormentas, o por lo menos que sólo alcanza una intensidad manejable, ventaja de la que no pueden gozar las embarcaciones cuyo rumbo esté condicionado por la dirección e intensidad del viento.

De todo lo expuesto se deduce que las embarcaciones provistas de motores, bien sean de vapor o de explosión, son a las que los temporales impiden dedicarse a su pesca habitual menor número de días al año, por lo que el facilitar su adquisición a los pescadores será contribuir a la supresión de una de las causas consideradas.

De la otra causa que, en unión de las anteriormente estudiadas, reputamos como principal origen de las hambres de la costa, «la emigración o el agotamiento accidental y pasajero de las especies pesqueras», se obvian sus perjuicios yendo a buscar el pescado a los lugares en que no esté ni agotado ni emigrado, lo cual puede hacerse con gran facilidad y rapidez la embarcación que dispone de motor; no así la de vela o remos, que no puede ni le conviene estar continuamente de un lado para otro, pues tal vez en los días empleados en ir tras una pesca dudosa, pierda la suya habitual, que vuelva por cualquier circunstancia a presentarse.

(Continuará.)

Acerca de la paz

Declaraciones de P. Poincaré.

El presidente de la República francesa, M. Poincaré, ha hecho algunas declaraciones de interés a un periodista norteamericano. Después de suponer, y agradecer, que la mayor parte de la opinión en los Estados Unidos está por Francia, «porque aquel país comprende que Francia lucha por la libertad de los pueblos y por los derechos de los individuos», se ha referido M. Poincaré a una nota de Wilson.

Ha reiterado el consabido concepto de que los aliados no pueden deponer las armas sino imponiendo la paz en las condiciones que ellos dicen y corroborando la contestación de la Entente, ha añadido que una de esas condiciones habría de ser la restitución de Alsacia Lorena, cuya pérdida ha sido siempre una herida abierta para Francia.

Francia, sin embargo, no hubiese provocado nunca la guerra de revancha; sabía lo que la guerra había de costar a la humanidad, y esperó, incluso soportando provocaciones como las de Tángier y Agadir, y otras; pero hoy, que la sangre se derrama por otra causa, es justo que persiga su anhelada reivindicación, cuyo fundamento y justicia espera que sean reconocidos por Wilson y por la opinión de los Estados Unidos.

La actitud del Vaticano.

Roma, 20.—La actitud que tomó la Santa Sede fué motivada por la diferencia esencial que existe entre la neutralidad del Vaticano y la de los Estados no beligerantes.

El hecho de ser la Santa Sede una Potencia espiritual universal da al Pontífice una situa-

ción que debe más bien calificarse de «imparcialidad» que de «neutralidad».

En otros términos, el Soberano Pontífice seguirá haciendo cuanto le sea posible para aplacar los dolores de la guerra; pero no cree poder intervenir en cualquier acción diplomática, aun inspirada en deseos nobles y humanitarios, con la que se persigan intereses determinados y se empleen métodos de Potencias terrestres.

Esto no quiere decir que la Santa Sede no acepte, llegado el momento, una acción análoga, pero planteada en forma distinta.

La opinión yanqui.

El New York Times considera la declaración de Zimmermann como confirmadora de la opinión alemana pro-paz.

«Ante ella—sigue el periódico—creemos que Alemania incurre en grave error de juicio negándose a que se conozcan sus condiciones, porque su causa así se resiente en alto grado ante el criterio de los neutrales.

El Gobierno de Berlín no puede, pues, dejar de advertir que la causa de los aliados, en este sentido, está mejor enfocada en los Estados Unidos, desde el instante en que la Entente remitió su Nota en la forma que lo hizo.

La acogida que se le dispensó fué afectuosísima, tanto por la cordialidad que traslucía como por su justicia, que tiende a que se reparen faltas graves y a que se den garantías contra los riesgos de las guerras futuras.

Este estado de opinión creado—termina el New York Times—no cambiará hasta tanto que Alemania, mediante nueva declaración particular, no consiga una parte del favor concedido a los aliados.»

LOS TRANSPORTES

Disposiciones para regularizar el tráfico.

La Gaceta publica hoy la siguiente Real orden del ministerio de Fomento:

«Notoria es la insuficiencia del material móvil de que disponen las Compañías de ferrocarriles para atender al tráfico que en sus líneas se acumula, por causas de todos conocidos, y dadas las dificultades con que en las actuales circunstancias tropiezan para la adquisición del necesario, preciso es buscar solución al problema de los transportes y desenvolverse dentro de los medios disponibles.

La intensificación en el rendimiento útil de los vagones conseguida por medio de la más rápida movilización que pueda obtenerse, ha de servir indudablemente de notable alivio al mal, y los resultados obtenidos en la práctica con los preceptos de las Reales órdenes de 11 de Octubre y 3 y 17 de Noviembre últimos, que tal fin perseguían, así lo demuestra.

Pero al propio tiempo que la experiencia hace resaltar la eficacia de tales medidas, sus enseñanzas aconsejan la conveniencia de acabar con los procedimientos que al amparo de los preceptos legales pueden utilizarse para hacer estériles sus resultados.

Tal ocurre con la facultad ilimitada de los consignatarios para reexpedir las mercancías a ellos facturadas, por cuyo medio, y mediante el abono de la ínfima cantidad que representan los portes en el recorrido de los ramales de enlace que unen las estaciones de una población, éstas con los puertos o la pequeña distancia de las inmediatas de una misma línea, eluden el pago de los crecidos derechos de estadía de material autorizados por el apartado 2.º de la Real orden de 17 de Noviembre último, cuando no resulta conveniente a sus intereses proceder a la inmediata descarga de la mercancía, fin que persigue el indicado precepto, y cuyo incumplimiento, de generalizarse, agravaría considerablemente el problema.

Por las razones expuestas, a propuesta del Comité de transportes, con carácter provisional, y en tanto duren las actuales circunstancias,

S. M. el Rey (q. D. g.) ha tenido a bien disponer:

1.º Quedan prohibidas en absoluto las reexpediciones de toda clase de mercancías entre las estaciones de una misma población unidas por medio de un ramal de enlace ferroviario; y

2.º En los demás casos en que puedan efectuarse, ninguna mercancía será objeto de más de una reexpedición, y ésta se realizará precisamente con la misma velocidad con que se facturó en su origen.»

Provincia bloqueada.

Logroño, 20.—Las reclamaciones han resultado infructuosas y ahora ha aumentado el conflicto por la prohibición por la Compañía de facturar en pequeña velocidad más allá de Castejón, bloqueando la provincia de Logroño.

Se ha reunido la Cámara de Comercio, asistiendo representaciones del Ayuntamiento, de la Diputación y del Consejo de Fomento, acordándose dirigir una enérgica protesta al ministro de Fomento, advirtiéndole que si en el término de cuarenta y ocho horas no se abren las facturaciones, se paralizará la vida mercantil e industrial de Logroño.

El ministro contestó poco antes de la reunión diciendo que el día 9 dictó una Real orden negando a la Compañía autorización para cobrar a los viajeros suplemento de transbordo en Torremontalbo; pero que no se lo han comunicado a la Compañía por negligencia de un empleado de Fomento.

Las protestas son unánimes.

El cabotaje en Asturias.

Con el ministro de Fomento conferenció

ayer el director de Comercio, Sr. Nicolau; el director de la Compañía del Norte, Sr. Boix, y el inspector general de Puertos, Sr. Diz, acordándose que el Sr. Luque, funcionario de la Compañía citada, salga el domingo para Gijón, en unión del Sr. Diz, para tratar de intensificar el servicio de cabotaje de carbón en los puertos asturianos y otros del Norte.

Bolsa de Madrid

Table with columns: VALORES PUBLICOS, 18, 19. Rows include 4 por 100 perpetuo interior, 4 por 100 exterior estampillado, 4 por 100 amortizable, Obligaciones del Tesoro, Ayuntamiento de Madrid, Bancos y Sociedades, Ferrocarriles.

La cacería regia

Crecida del Guadalquivir.—Las primeras batidas.—Caza abundante.

Sanlúcar, 19.—Con motivo de la crecida del Guadalquivir, se cree que el Rey tendrá que emprender el regreso por ferrocarril. Frente a Doñana está fondeado el cañonero «Vasco

Núñez de Balboa». Ha llegado también un vapor que trae de Sevilla víveres, flores y hiel.

Los cazadores comenzaron hoy muy temprano las batidas.

Estas se dieron en las zonas de corral del Mico, Los Atillos y Las Angosturas.

El almuerzo se sirvió en el cerro El Puntal. A la una de la tarde comenzó a llover incesantemente.

Los excursionistas regresaron entrada la noche al palacio de la Marismilla, después de haber recorrido tres leguas.

A pesar de la lluvia, la caza fué muy abundante.

Se cobraron once venados y cinco jabalíes, matando el Monarca cuatro de los primeros.

Mañana comenzará la cacería a las nueve, ignorándose el sitio, pues dependerá de la dirección del viento.

En la estación de Bonanza hállase preparado el tren para el caso de que persista el temporal y el Rey desee regresar a Madrid.

NOTAS POLITICAS

El ministro de la Gobernación apenas tenía hoy noticias que comunicar a la Prensa.

Díjose que en vista de la tranquilidad política que impera ahora había telegrafiado al presidente para que demorase su regreso a Madrid y, en efecto, el conde de Romanones no vendrá a Madrid hasta el próximo lunes.

No sabe el Sr. Ruiz Jiménez si ese mismo lunes habrá Consejo de ministros.

En cuanto a la provisión del cargo de director de Administración local, nos dijo el ministro que no se hará nada hasta que regrese a Madrid el jefe del Gobierno.

Se habló de la fiesta anunciada para el próximo domingo en la Plaza de Toros, donde luchará un toro con un tigre; el ministro nos dijo que legalmente no había medio de prohibirla, pero que del examen pericial de la jaula y demás pudiera hallarse el medio de prohibirla, si no reúnen las condiciones de seguridad absoluta para el público.

De todos modos, decía el Sr. Ruiz Jiménez festivamente, no se trata de un tigre de Bengala, sino de un bicho nacido en el Retiro, hijo de padres madrileños, lo cual resta mucho interés a la lucha y quita peligro al espectáculo.

No resulta cierto que el submarino «Isaac Peral» haya aparecido en aguas danesas, según afirma algún periódico de la mañana.

El submarino aun no ha salido de los Estados Unidos, y cuando lo haga vendrá directamente a España.

Los Cabildos canarios

Próspera situación del de Gran Canaria. Las Palmas, 20.—El Cabildo insular de la Gran Canaria ha publicado los datos del movimiento de fondos durante el año 1916, demostrativos del estado financiero de la Corporación.

A pesar de que, debido a las actuales circunstancias, la recaudación de ingresos ha quedado reducida a la mitad, y los Ayuntamientos de los pueblos de esta isla deben por contingente cerca de 90.000 pesetas, en 1.º de Enero de 1916 había una existencia de 39.751 pesetas de ingresos por Instrucción pública, 7.479 por Beneficencia, 15.548 por arbitrios, 371.529 por reintegros y 27.641 por resultados. Los gastos suman: por administración insular, 91.000 pesetas; en servicios generales, 2.987; cargas, 9.241; Instrucción pública, comprendidas las Escuelas de Comercio y Normal,

Instituto de segunda enseñanza, Sección administrativa de primera enseñanza, etc., 40.603; Beneficencia, 214.441; imprevisos, 4.917; otros gastos, 5.890; resultados, 16.882.

Importan los ingresos, 459.359 pesetas, y los gastos, 386.446.

La existencia en caja en 31 de Diciembre de 1916 era de 72.904 pesetas.

PROXIMO ESTRENO

“El recuerdo”

En breve se verificará en el teatro de Lara el estreno de la obra cuyo título encabeza estas líneas, la cual es esperada en los salones con verdadera expectación.

Es una comedia en tres actos, original de los aplaudidos autores D. Antonio Domínguez y D. Pío Arias Carvajal, el primero muy conocido y aplaudido en Madrid, y el Sr. Arias, autor también ya experimentado y que ha obtenido importantes éxitos en provincias.

Se trata de un querido compañero de redacción, y aunque esta circunstancia nos impida tributarle los elogios que su notable labor literaria merece, no debe de ser obstáculo para que le dediquemos unas líneas que le den a conocer al público madrileño como autor dramático.

Varias obras de Arias Carvajal han sido estrenadas con resonante éxito por la compañía Morano, entre ellas María Tudor, arreglo de Víctor Hugo, y un arreglo de Las mujeres fuertes, de Sardou, y en Barcelona estrena todos los años una obra en el teatro Apolo, en donde se cultiva el género melodramático.

Su primera obra fué una zarzuela en un acto, titulada Las bayonetas, que se estrenó en el teatro Cómico de Barcelona en Octubre de 1908, y en Noviembre del mismo año le estrenó Morano en San Sebastián ¡Es mi tipo!, comedia en tres actos, en colaboración con Ramón de Ollerena, y Las mujeres fuertes, en colaboración con Mariano Laudepon.

Otros títulos de comedias estrenadas: La condesa de Almenara, La madrastra, Los muertos hablan, etc.

Este año estrenará en Barcelona La tragedia de un trono y sabemos que tiene hechas ya varias obras, entre ellas un arreglo de la novela del inolvidable crítico Leopoldo Alas (Clarín), Su único hijo, que está en poder de Federico Oliver. ¿Por qué no se estrena?

La opinión británica y la opinión española

Londres, 19.—La reciente crisis del Gabinete español y sus causas siguen siendo ampliamente discutidas en toda la Prensa del Reino Unido, y se puede asegurar que no ha habido política nacional o internacional de ningún país neutral que haya merecido hasta ahora tanta atención.

El embajador de España en Londres ha recibido numerosos mensajes de felicitación, en los que se le hacía presente el gran aprecio en que los políticos ingleses tienen la correcta actitud de independencia que España mantiene frente a las amenazas alemanas.

En todas partes ha sido recibida con gran satisfacción la confirmación de la confianza regia al Gobierno, que persistentemente se ha negado a someterse a las maquinaciones de los poco escrupulosos propagandistas alemanes.

El periódico católico Tablet dice que la decidida actitud y categóricas expresiones de los prelados, tan conocidos como los arzobispos de Tarragona y Zaragoza muestra cómo se va abriendo, gradualmente, camino en la mente de todos los españoles, que habían sido engañados por la propaganda teutona, la verdadera posición de los aliados en el grave conflicto.

INFORMACION DE GUERRA

Matrimonios.

Se concede real licencia para contraerlo al primer teniente de Infantería D. Manuel Santolalla.

Inválidos.

Se concede ingreso en inválidos al comandante de Infantería D. Aniceto Ramírez Cid.

Retiros.

Se les concede a los tenientes coroneles de la Guardia civil D. Pedro Nogueira y D. Francisco Díaz Duarte.

Permutas.

Se autoriza que cambien entre sí de destino los primeros tenientes de la Escala de reserva de Infantería D. Andrés Casado y D. Valentín Pérez.

Gratificación.

Se concede la de efectividad al oficial primero de Intendencia D. Luis Gabera.

Sueldo.

Se concede el de 2.750 pesetas anuales a los maestros de taller de ingenieros D. Nicolás Barrios y D. Manuel Gómez Anicelo.

Destinos.

Se destina al servicio de aeronáutica militar como piloto aviador al capitán de Ingenieros D. Alfredo Kindeián, y en comisión a dicho Centro al capitán de Caballería D. José González Camó.

Fallecimiento.

Ha fallecido en esta Corte el teniente coronel de Infantería D. Atanasio Alvarez Rivas.

Clasificaciones.

Se declaran aptos para el ascenso a los segundos tenientes de Infantería D. Luis Ducasi y D. Antonio Sánchez Lardy.

Eliminación de Escala.

Se le concede de la de aspirantes a ingreso de la Guardia civil al primer teniente de Infantería D. Ignacio Martínez Hernando.

Compañía Transatlántica

El vapor «Alfonso XII», de esta Compañía, efectuará un viaje extraordinario, a fines del corriente Enero, para Habana y New York, haciendo las escalas de Bilbao, Santander, Gijón, Coruña y Vigo, admitiendo carga y pasaje para los dos expresados puertos.

Espectáculos para hoy

- REAL.—A las nueve, Tosca. ESPAÑOL.—A las diez, Locura de amor. A las seis, Los maridos alegres. PRINCESA.—A las nueve y tres cuartos, La chiquilla. COMEDIA.—A las diez menos cuarto, El río de oro. —A la una y media, Baile de máscara. LARA.—A las cinco y media, La señorita de Trévez y la Goya. A las nueve y media, El amigo Carvajal, La Goya y La Gioconda. ESLAVA.—A las cinco y tres cuartos, El lustre huésped y Navidad. A las diez, La zagala. APOLO.—A las seis, El asombro de Damasco a las diez, El señor Pandolfo. ARZUELA.—A las diez, La Embajadora. A las seis, Las golondrinas. COMICO.—A las diez, La cogida del Casto y El panal de miel.

IMP. DE MARTÍNEZ DE VELASCO. PIZARRO, 15

(12)

REGLAMENTO PARA LA PESCA

CON EL ARTE DENOMINADO ALMADRABÁ

(CONTINUACIÓN)

Art. 31. Cuando termine la concesión de una almadraba por el transcurso del tiempo de su duración reglamentaria o por virtud de rescisión solicitada por el concesionario, la nueva concesión del pesquero comenzará a regir el 1.º de Enero siguiente al 31 de Diciembre en que haya finalizado la anterior.

En los demás casos el plazo de la concesión se

contará desde el 1.º de Enero siguiente al día en que haya sido notificada, pero el concesionario podrá utilizarla con todos los derechos y obligaciones inherentes a ella desde la fecha del otorgamiento de la escritura, y pagará el canon correspondiente al año dentro del cual se verifique dicho otorgamiento, si éste es anterior en un mes por lo menos a la época del calamento de la almadraba, o si, aun siendo posterior, calare el arte en el curso de aquel año. Si en el primero de estos casos no calare la almadraba en el período de tiempo comprendido entre la fecha del otorgamiento y el 1.º de Enero siguiente, se le relevará del pago del canon correspondiente, al quinto año de la concesión.

Si la almadraba fuere de paso y retorno y la calase sólo de retorno en el expresado espacio de tiempo, se le relevará del pago de la mitad del canon de dicho quinto año.

Art. 32. El canon se pagará por semestres vencidos, en la Delegación de Hacienda de la provincia en que radique el pesquero, antes del 25 de Junio y 31 de Diciembre de cada año, y a su pago, así como al de las multas y demás responsabilidades del concesionario estará afecto, además de la fianza, el arte con las embarcaciones y accesorios, aun cuando no sean del concesionario.

La falta de pago en las indicadas fechas traerá consigo, si el arte estuviera calado, la prohibición

absoluta de pescar desde el día siguiente a la fecha en que debió pagar, con suspensión de toda clase de faenas en la almadraba, excepto las indispensables a juicio de la Autoridad de Marina para mantener el arte a flote, y la imposición de multas por el término de los diez días siguientes a las referidas fechas, cuya multa consistirá en el 1 por 100 diario de la cantidad del canon semestral que dejara de satisfacer en las fechas fijadas.

Transcurrido el indicado plazo de diez días naturales sin que tampoco se hubiere hecho efectivo el expresado canon semestral y multas correspondientes, el Director local de Navegación dará otro plazo de cinco días al concesionario para que pague, también con la multa del 1 por 100 diario del canon semestral, y transcurrido este nuevo plazo sin resultado, ordenará el levantamiento del arte, manifestando al concesionario haber incurrido en la caducidad y poniendo en el mismo día dicho Director local, telegráficamente, lo sucedido en conocimiento del Director general de Navegación, para que inmediatamente se proceda en el Ministerio de Marina a instruir el expediente de caducidad, que sólo podrá ser decretada por el Ministro y con previa audiencia del interesado.

Si por el concesionario no se diera principio al siguiente día a ejecutar la orden de leva, que presentará el representante de la Autoridad de Marina,

se procederá al levantamiento por disposición de dicha Autoridad, quedando en este caso el arte de pesca a disposición de la misma, la que seguidamente procederá a la subasta de él para atender a los gastos de la leva y cuantos se originen, quedando el resto en favor del Estado.

En el caso de rescisión por falta de pago del canon, además de la rescisión perderá el concesionario en absoluto la fianza definitiva de que trata el artículo 30 de este Reglamento, la cual quedará en beneficio del Estado, así como también quedarán por cuenta de la Administración el arte y las embarcaciones y accesorios del mismo, sin perjuicio de hacer efectiva por la vía de apremio la multa de quince días de demora del pago a que se refieren los párrafos segundo y tercero de este artículo.

Una vez rescindido el contrato, con arreglo a lo dispuesto en los párrafos anteriores, se procederá sin demora alguna a la formación del expediente para sacar inmediatamente el pesquero a subasta.

Para los efectos de lo prevenido en este artículo, el concesionario queda obligado a presentar al Comandante de Marina de la provincia en que radique el pesquero, el día en que efectúe el ingreso del canon semestral correspondiente, el recibo de la Delegación de Hacienda de haber efectuado el pago, para

(Continuará.)

# IBARRA Y COMPANIA SEVILLA

## VAPORES DE LA COMPAÑIA

Cabo Roca, 1.582 toneladas; Cabo San Sebastián, 1.583; Cabo de la Nao, 1.558; Cabo Trajosa, 1.496; Cabo San Martín, 1.861; Cabo Espartel, 1.249; Cabo San Vicente, 1.817; Cabo San Antonio, 1.991; Cabo Queje, 1.691; Cabo Peñas, 1.691; Cabo Pales, 1.697; Cabo Trafalgar, 1.518; Cabo Ortegá, 1.453; Cabo Creus, 1.421; Cabo Prior, 1.026; 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 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 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.—Huerfanos 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 Asser in Furness); fábrica de aceros, cañones y blindajes de Sheffield (River Don Works); fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Frith y Crayford; 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 Stockholm (Suecia); laboratorio de cartuchería en Dartford; fábrica en North Knot, para proyectiles; polígonos de Eskmeala y Eynstord.—Buques de guerra construidos en los Astilleros de Barrow-in-Furness: «San Paul», 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 «Scouts», 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; «Libertad», buque de combate de primera clase, de 11.800 toneladas y 12.500 caballos, para el gobierno chileno (comprado por el gobierno inglés). Cambiado de nombre se llama «Triumph». Por el gobierno inglés: «Natal», crucero de primera clase, de 13.550 toneladas y 23.500 caballos; «Sentinel» y «Ski nischer» crucero tipo de «Scout» clase de 2.900 toneladas y 17.000 caballos; «Dominion», buque de combate de 16.350 toneladas y 18.000 caballos; «King Alfred», crucero de primera clase, de 14.100 toneladas y 30.000 caballos; «Vengeance», buque de combate de primera clase, de 12.950 toneladas y 13.500 caballos; «Hague», crucero de primera clase, de 12.000 toneladas y 21.000 caballos; «Powerful», crucero protegido de primera clase, de 14.500 toneladas y 25.000 caballos; «Amphitrite», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 18.000 caballos; «Nioba», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 16.500 caballos. Buques mercantes construidos en dichos astilleros: «Empress of India», «Empress of China» y «Empress of Japan», 8.000 toneladas y 10.000 caballos. Además desde el año 1873 hasta la fecha, se han construido 70 buques de distintas clases.

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

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

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

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

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

ALUMNOS MEDIO-PENSIONISTAS Y EXTERNOS

## Carreras Militares

ABIERTA MATRÍCULA EN LA ANTIGUA

### Academia Sánchez Pacheco

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

INTERNADO

ARENAL, 24

## Inglés Práctico-Marítimo

FOR

### D. RAFAEL RUCAFULL

Capitán de la Marina Mercante.

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

LOS PEDIDOS A

### D. Santiago García Castellón

Duque de Ciudad Rodrigo, 12.—Cádiz.

De venta en las principales librerías de España. Precio de la obra: NUEVE ptas. (encuadernada)

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

## Servicio al Brasil y 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 á Montevideo y Buenos Aires, y los tres restantes, realizan el mismo itinerario, con escalas en Santos á la ida y al regreso.

Salidas de Barcelona cada veinte días.

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

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

# Servicios de la Compañía Trasatlántica

## 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 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, Sabánilla, Curacao, Puerto Cabello y La Guayra. Se admite pasaje y carga con trasbordo para Veracruz, Tampico y puertos del Pacífico.

## LINEA DE FILIPINAS

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

## 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, (Escalas facultativas), Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma y puertos de la costa occidental de África. Regreso de Fernando Poo el 2, haciendo las escalas de Canarias y de la Península indicadas en el viaje de ida.

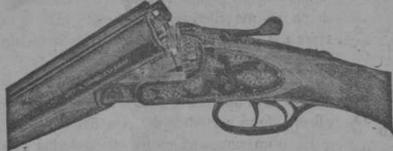
## LINEA BRASIL-PLATA

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, 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.

# 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, sea 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 costos.

Patent Magic Weaver Paseo de Gracia, 97. BARCELONA

# ARQUITECTOS Academia Moreno

Jacometrezo, 45, principal. Madrid.

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

# LA MEJOR MAQUINA PARA ESCRIBIR

Usad para escribir limpio la maquina

Comparad la escritura de la maquina

YOST

YOST

No tiene cinta.

con todas las demás.

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

