



Año XIV.—Núm. 485

20 de Junio de 1915

CRÓNICA MARÍTIMA

La crisis inglesa: su relación social con la guerra en sus aspectos naval y terrestre.—Las grandes federaciones industriales alemanas para responder á las necesidades de la guerra.—Teoría de Mahan sobre la imposibilidad de ser á la vez potencia naval y potencia militar.—Los submarinos: su influencia en la guerra.—Su presencia en el Mediterráneo da aspecto completamente nuevo al llamado problema del Mediterráneo.—Responsabilidades de España.

A terminar mi crónica del mes pasado manifestaba con el velo de cortesía que debe inspirar el combatiente, que el ataque marítimo á los Dardanelos, examinado técnicamente, era una empresa aventurada que sólo la fantasía del político, sugestionada por un éxito militar, económico y político de consecuencias incalculables, podía dictar, imponiéndose á los obstáculos ó reparos que el técnico, en este caso el Almirantazgo, conector de la realidad, no podía menos de ofrecer. Desde entonces el secreto de la temeraria empresa se ha descubierto, confirmando aquella sospecha mía, compartida, naturalmente, por todos los Oficiales de Marina que con juicio crítico sereno siguen el curso de los acontecimientos. Lord Fisher, el reputadísimo primer lord naval del Almirantazgo, se opuso, desde el primer momento, á la operación marítima aislada ordenada por el ministro de Marina Mr. Churchill, y este desacierto y el desastre que siguió á sus operaciones iniciales ha sido una de las múltiples causas, relacionadas todas con la guerra, que han provocado la crisis inglesa, acerca de cuyo pormenor no me extiendo, porque el lector tiene de ella, por la prensa periódica y por las crónicas de Barbastro, conocimiento muy detallado. Tiene esta crisis inglesa, primera en su género que conocemos de su historia moderna, una muy honda significación respecto al estado político y social de Inglaterra. Por mucho que fijemos nuestra atención en lo que por allí ocurre, informándonos en la prensa periódica, en la técnica de carácter industrial (*Engineering, Engineer*) y en la profesional marítima (*Shipping record*), no llegaremos á formarnos claro concepto de la profunda agitación que conmueve el edificio británico, si no logramos apercebir el rasgo esencial, la directriz ó plano director que rige y explica los acontecimientos, y que no es otra, á mi juicio, que el esfuerzo potente que hace aquella sociedad industrial, liberal, constitucional y parlamentaria para transformarse íntegramente en una máquina de guerra, para recoger todas sus actividades industriales, sociales, económicas, políticas y hasta morales que, hasta ahora, giraban, en lo posible, independientes y desarticuladas, con el fin de hacer converger la totalidad de sus fuerzas en una sola dirección, á la

manera que las agujas representativas de los edificios atómicos del material magnético, girantes sin conexión en órbitas independientes, cobran brío y se agitan tumultuosas para polarizarse en una dirección, cuando sienten el contacto mágico de las líneas de fuerza del campo inductor. Y en el caso que nos ocupa, el fantasma magnético es el amor de la Patria y el inmenso, profundo peligro que corre el Imperio (discursos de Lloyd George).

El peligro se ha visto, se ha sentido en toda su imponente magnitud. Son sus ecos los desastres de los Dardanelos, las magníficas hazañas de los submarinos, el hundimiento del *Lusitania*, el inmenso consumo de municiones que no cubre la producción nacional, ni aun con la ayuda poderosa de los Estados Unidos, y más que todo esto, acaso, ese muro impenetrable de hombres, de trincheras y de cañones que el genio germánico invencible ha tendido desde Bélgica hasta Suiza, contra el que hasta la fecha en que se escriben estas líneas se han estrellado todos los esfuerzos de los aliados, aunque contra ese muro lucha, prácticamente, medio mundo.

No es esta que acabo de hacer afirmación exagerada. Italia está con los aliados. España es neutral; pero como consecuencia de un bloqueo, á mi modo de ver justificado ó explicable, pero contra toda norma admitida del Derecho internacional dictado, no comercia con Alemania. Los Estados Unidos son neutrales; pero, como consecuencia de aquel bloqueo, no sólo no comercia directamente con Alemania, sino que nutre á los aliados de lo más esencial para la guerra: municiones y substancias alimenticias. Ha sido Alemania expulsada por el Japón de los mares de la China, desposeída de sus colonias, barrida de todos los mares, luchan con los aliados ejércitos de todos los continentes. . . . Es, pues, completamente cierto, que mucho más de medio mundo, que, acaso el mundo entero guerrea contra el Imperio germánico, porque en los tiempos que vivimos, no comerciar es una forma de hacer la guerra, no por incruenta menos eficaz en resultados deprimentes y agotadores. Lucha Alemania, por consiguiente, por su libertad, por su existencia, en guerra gigantesca de que no hay ejemplo en la historia del mundo. ¿Cómo explicar su resistencia homérica?

El examen extenso de los acontecimientos, su análisis y desmenuzamiento, no nos darán nunca la clave, la explicación de su causa, como la fotografía de paisajes y personas no nos conducen nunca al alma, al espíritu que los animan, si no los vivimos, si de los primeros no nos impresiona la palpación divina, ni de los segundos las emociones espirituales que ocultan. Toda explicación que se intente, por tanto, del grandioso fenómeno que contemplamos y que nos oprime como un techo gigantesco, adolecerá de este achaque, de no habernos persua-

dido, al término de una investigación más ó menos laboriosa. Pero ya que no explicaciones definitivas, indicaciones, vislumbres, sí parecen existir.

Dice Whelpley, que, en Alemania, antes de la guerra, todo estaba enlazado en un sentido de protección industrial, comercial y agraria, encaminado hace muchos años á valorizar y dar máxima expresión á toda energía de posible rendimiento para el Imperio; que el carácter distintivo de su exportación era el de exportar trabajo, objetos manufacturados, es decir, trabajo incorporado á las primeras materias que da la tierra nacional, y á las importadas del extranjero. Aunque empezaba á ser, y lo era, realmente, en gran escala, pero infinitamente distante, en este sentido de Inglaterra, porteadora de mercancías extranjeras, su rasgo característico ó esencial es el señalado, animado por el espíritu científico, de orden, de organización, representativo del Estado alemán, de su constitución ó modalidad interna, y reflejado igualmente, en su legislación obrera, que no ha podido copiarse en ninguna nación del continente, ofreciéndose, en conjunto, al observador, amante ó curioso de estos fenómenos, como un todo orgánico en que la organización bancaria está enlazada á la industrial, y ésta á la obrera, como podrían estarlo las partes de un organismo vivo, que por su propia potencia interna está llamado á romper las vallas que se oponen á su desarrollo y expansión.

Si esta percepción técnica del hecho, del fenómeno germánico es cierta, ó siquiera aproximada, nos acercamos un poco, me parece, á su comprensión, porque si la guerra estalla, una sociedad que así vive, y así, en lo técnico, está constituida, se transforma á más fácilmente, casi sin esfuerzo, en un mecanismo de guerra, mucho más fácilmente que Inglaterra, resultando un mecanismo potentísimo que luchará en todos los frentes, aun arrollado como lo está de los mares, ofreciéndose al mundo con una capacidad de resistencia que rebasa todas las medidas conocidas, todos los patrones ó módulos á que teníamos la imaginación acostumbrada.

Y ello debe ser así. Un extracto del *Times* del 26 de Mayo trae, á este efecto, y en su sentido científico, indicaciones preciosas. La producción de lingote bajó el primer mes de la guerra en Alemania, de 1.600.000 toneladas á 587.000; la de carbón, de 268.000 á 97.000. Pero una y otra han ido subiendo lentamente, elevándose actualmente, la primera, á 94.000; la segunda, á 183.000. Ello es una consecuencia del genio organizador de Alemania. Todas las fábricas susceptibles de transformarse en factorías de municiones lo hicieron en seguida, rápidamente, sin considerables fricciones, y siguiendo un proceso de asociación que por aquí no hubiéramos comprendido. El primer paso de los *leaders* industriales fué eliminar á los especuladores intermediarios, asociándose todas las industrias en dos grandes Federaciones "Der Bund der Industriellen," (Unión de Fabricantes), y "Der Central Verband der deutschen Industrie," (Asociación Central de la Industria alemana). Con miembros de ambas Federaciones se formó un Comité que sirviera de eslabón entre ellas y las autoridades navales y militares del Imperio, por cuyo conducto debían haberse todos los pedidos y hacer sentir al inmenso organismo industrial asociado todas las necesidades de la guerra que debía satisfacer. Sin un espíritu de orden, de disciplina social, sin un aliento poderoso de patriotismo y sin una facultad prodigiosa para la organización, educada y perfeccionada en las tareas de los tiempos de paz, no podría comprenderse la fácil gestación de este organismo gigantesco y su asombrosa rapidez en adaptarse á las necesidades crecientes del proceso guerrero.

Dicen los técnicos en materias bancarias, que las organizaciones en este orden provocadas en el conflicto bélico respondieron con igual eficacia que las industriales al efecto común

y no es ello demasiado sorprendente si, en efecto, la organización financiera en el período de paz anterior de la guerra estaba ya entramada, vivificándole con su influjo al organismo industrial. El hecho innegable es que, á la paralización industrial de los primeros días de Agosto del año 14, sucedió una actividad creciente, tan perfecta, que ha hecho posible que Alemania combatiera en todos los frentes, manteniendo con inquebrantable constancia la ofensiva, sin que las pérdidas de material de guerra naval y militar dejaran de servirse oportunamente al Estado Mayor del Ejército y á las autoridades superiores de la Marina.

Esta, que es, á mi juicio, la más grande de las maravillas de esta guerra, contrasta con la deficiencia de que han dado muestras elocuentes los aliados, siendo la de mayor relieve la crisis del Gabinete británico, que, dominador del mar, tenía á su servicio las factorías del mundo entero, sobre todo la famosa y humanitaria neutralidad norteamericana. No quiero cansar al lector, ni yo mismo fatigarme un poco con la exposición de lo que el mismo *Times* expone acerca de la reorganización de los servicios indicados en Inglaterra, de su desconexión social, del desorden burocrático de los centros directores ministeriales, de las fricciones de las *Trade's Unions* entre sí y con los órganos del Gobierno. Indice de todo esto es la complicada organización del nuevo Ministerio formado, y, más que nada, el hecho de acoplar al Ministro de la Guerra, Lord Kitchener, como Ministro de municiones, á la figura de más relieve, á la que más profundamente se ha destacado antes de la guerra, y durante la misma, en la política inglesa, á Lloyd George.

La preocupación llega á términos que en un editorial de revista de tan exclusivo carácter técnico como *The Engineering*, se llega á proponer la adopción, para las masas obreras, de un uniforme especial que ayude á infundir en ellas un espíritu propiamente militar, á persuadir las que la nación entera está en armas y dividida en dos sectores de acción. Uno, el de los ejércitos y escuadras que combaten. Otro, constituido por el resto social, sin otra misión que la de sostener al primero en la suya de combatir. Por consiguiente, nunca, ni aun en la época de las grandes emigraciones de los pueblos en masa, ha podido presentarse en toda su magnitud este fenómeno, en que unos pueblos luchan en masa contra otros pueblos, asociando todas sus actividades para la guerra.

La victoria en este orden es, desde el principio, de Alemania, donde parece que una libertad amplísima (libertad filosófica, libertad científica, libertad de investigación) de pensar y de crear, es absolutamente compatible con la planta nobilísima de la disciplina social, tan natural y espontánea en toda agrupación que, por tener un ideal ó destino que cumplir, se organiza en la paz para realizarlo en la paz ó en la guerra.

Y, sin embargo... parece posible, muy posible, la derrota final de los germanos. Si nos desentendemos como perturbador de la visión de conjunto, de todo fenómeno más ó menos elocuente de disociación moral, social ó industrial de cualquiera ó de todos los aliados, si cerramos los ojos á la crisis financiera que, según algunos, es la más negra y tormentosa de todas las nubes que entenebrece el horizonte del Imperio británico, nos encontraremos con el hecho innegable y abrumador que Alemania, entregada á sus propias fuerzas, es una unidad económica aislada del mundo. Con la entrada en liza de Italia, se le ha cerrado uno de sus mejores respiraderos. En el año 13 sus exportaciones alcanzaron la cifra de 420.000.000 de libras; sus importaciones la de 500.000.000 de la misma moneda. Este torrente de vida ha quedado, definitivamente, agotado. ¿De dónde sacará el algodón, el petróleo, el cobre, todas las primeras materias, de que no tengo conocimiento exacto, que son necesarias, no sólo para su existencia, sino

para nutrir y mantener en pie de eficacia militar sus ejércitos y escuadras? (1)

Viéname al recuerdo una teoría de Mahan (*Influence upon history of Sea-Power*), que tuvo hasta la fecha comprobación histórica y que ahora acaso se corrobore una vez más. Decía el famoso crítico naval, que ninguna nación había sido capaz del doble esfuerzo que supone ser á la vez potencia continental, es decir, genuinamente militar, y potencia naval. En los días que corren, vemos á Inglaterra al borde de sucumbir en su pretensión de empalmar á su poderío naval incontrastable un poder militar, para con ayuda del mundo entero aniquilar á su enemigo, y también vemos del otro lado, á este enemigo, luchando en tierra por su existencia heroicamente, pero á sus escuadras acorraladas en sus puertos. La doctrina mahaniana parece confirmarse una vez más... Pero, ¿y los submarinos? ¡Ah! Los submarinos encierran acaso un tremendo problema, que, aunque sea aventurada y temerariamente, merezca la pena de abordarse.

* * *

Ruego al lector una cosa realmente muy difícil. Que se sustraiga, que lance fuera de sí, ese coeficiente pasional ó afección emotiva que se adhiere á nuestro espíritu al enfocar los hechos de la guerra, si los hemos de juzgar fría y serenamente. Es muy difícil esto, pero no imposible. Es muy difícil, porque para todo espectáculo emocional, por noble y elevado que sea, para toda contemplación espiritual, incluso para resolver un problema de matemáticas, es casi inevitable que saquemos del alma el anteojo de nuestro temperamento para observar los hechos ó datos que se ofrecen á nuestro juicio. Hagamos un esfuerzo para que este anteojo no nos desfigure los hechos á examinar.

¿Qué han hecho los submarinos? ¿Han bloqueado á Inglaterra? No. Han destruido diariamente, por término medio, uno ó dos barcos mercantes, quizás menos. En Inglaterra, á pesar de la inmensa contracción del tráfico, entran y salen más de 300 buques mercantes, luego la riqueza material destruida es mínima en relación á la riqueza circulante. No han destruido un transporte de guerra conductor de ejército aliado. Han sido impotentes los submarinos alemanes para impedir que sus propios buques mercantes que antes se ostentaban orgullosos y competidores en todos los mares del planeta hayan sido barridos por los mismos, hundidos ó aprisionados, en puertos beligerantes ó neutrales. Esta victoria en el mar del poder marítimo de Inglaterra es indiscutible, y es además, maravillosa, por sus ingentes proporciones. Negarla es cerrar los ojos á una evidencia de la historia que la humanidad está escribiendo. Los submarinos, sin embargo, han realizado hazañas prodigiosas de inmensa repercusión moral. Pero, creo, sinceramente, que si el lector ha seguido con atención el hilo de estas crónicas, muy encaminadas con bueno ó con mal éxito, á la observación de los fenómenos internos de Inglaterra, acaso convenga conmigo, que mucho más honda é intensamente han repercutido en el edificio de aquella sociedad la impotencia de los aliados para romper el muro germánico de Occidente y sus desastres en los Dardanelos, que los efectos materiales y morales de los submarinos. Si éstos no hubieran existido, creo que los rasgos esenciales de la marcha de la guerra hubieran sido, aproximadamente los mismos, hasta el momento en que el primer acorazado inglés ha sido torpedeado por una de aquellas naves en las aguas del Egeo. Ni la dislocación del tráfico mundial, apreciable en la desaparición del transporte marítimo de diez millones de toneladas (requisita inmensa de buques mercantes de Inglaterra para necesidades de gue-

rra, desaparición de las marinas alemanas y austriacas, encierro en el mar Negro y en el Báltico de la rusa, contracción del tráfico con ambas Américas por mengua de oferta y aminoración de demanda... etc.), ni la transformación de Inglaterra en su organismo industrial para la elaboración de municiones, ni el mismo antijurídico bloqueo comercial de Alemania, tienen nada que ver con los submarinos, y estos fenómenos culminantes, son los rasgos esenciales de la guerra, desde el punto de vista naval, hasta el momento, repito, en que un acorazado aliado ha sido torpedeado en las aguas de los Dardanelos.

Inglaterra no podía arriesgar sus grandes buques en el mar del Norte; pero Alemania ha mantenido los suyos abrigados en sus puertos. Por consiguiente, han estado, rigurosamente, bloqueados. Cuando han abandonado su guarida, la escuadra británica se ha encargado de acorralarlos en ella sin tregua y con éxito decisivo y rapidísimo. Y esto también es una verdad incontestable. La justicia exige y manda que así se reconozca.

Pero ello no obsta para que sea también un hecho formidable que esos submarinos han conmovido el mundo; que han demostrado su potencia destructora en el mar del Norte; que han dado un aldabonazo terrible en el corazón de Inglaterra, y han dicho: Fuiste intangible, ya no lo eres. Han hecho más, mucho más que esto. Si yo no me engaño; si mi anteojo, que también lo tengo, no me presenta deformada la imagen de la realidad y de los hechos, esos submarinos han planteado en forma nueva, absolutamente inesperada, el problema del Estrecho, el de Gibraltar, el de Tánger, el de toda la zona africana, el problema íntegro del Mediterráneo.

La escuadra inglesa protege los ejércitos desembarcados en la península de Gallipoli. Los submarinos (acaso no sean más que dos y acaso no sea más que uno) han echado á pique dos acorazados. Imaginemos, operando en las aguas de una escuadra que tiene ese objetivo una docena de submarinos perfeccionados, dos docenas... y la escuadra entonces no puede vivir, tiene que alejarse. Y si esta es la conclusión lógica y á este efecto pueden llegar (todavía no está completamente demostrado) los submarinos, ¿qué pasa? Que las operaciones de transporte de ejércitos en mares cerrados y de moderada extensión son imposibles si el enemigo que lo impide son los submarinos. El submarino corta la comunicación de una costa con otra costa, de una nación mediterránea con otra nación mediterránea. Impide el acceso al Mediterráneo de toda nación que no asiente en sus orillas. El Mediterráneo, por consiguiente, es mar libre; aparentemente, más libre que ningún mar, porque allá en los grandes atlánticos, en las rutas oceánicas sigue afirmando el superdreadnought su señorío y predominio. Luchan naciones separadas por el Océano, ó naciones que á todos los océanos extienden su dominio... los acorazados siguen siendo los dueños de los mares, porque en sus manos y sólo en sus manos está cortar la circulación comercial. Pero, el Mediterráneo, no, el submarino, al parecer, lo ha emancipado y ya no pertenece á nadie, ni siquiera á ninguna nación mediterránea.

Pongámonos en guardia contra esta conclusión demasiado simplista, excesivamente liberal y emancipadora para ser cierta. Acaso ocurra con ella lo que con tantas otras conclusiones pseudo-democráticas que tan grave peligro corren en la hora presente, de ser echadas á pique en la zona militar de las ideas por los submarinos de la verdad. Veámoslo más de cerca.

El Mediterráneo es un mar de circulación mundial. Siempre lo fué, lo será más cada día. Es un enlace de todos los continentes de la tierra. Por sus aguas cruza y comercia el trabajo de todas las razas. Luego, no sólo el Estrecho de Gibraltar y el Canal de Suez, sino todo el Mediterráneo puede ser, es, en potencia, un problema mundial que afecta á todas las naciones de la tierra.

(1) La crónica de nuestro sabio colaborador D. Vicente Vera, del 30 del pasado, aclara mucho estas cuestiones.

Pero, el Mediterráneo, por estar cerrado por el Sur por la costa del continente africano, es un problema de expansión de las naciones mediterráneas. Llamémoslas, simbólicamente, A B C.

Nación B puede decir á A: No llevarás tus ejércitos á la costa africana apoyados por escuadras, porque mis submarinos echarán á pique tus acorazados y destruirán tus buques mercantes. No puedes, por consiguiente, extenderte por Africa sin mi consentimiento, sin previo concierto conmigo. Y lo que dice B á A, lo dice ésta á la primera, y cualquiera de las naciones mediterráneas á todas las demás. Luego si en el mundo no hubiera más que naciones mediterráneas, el acuerdo entre ellas sería inevitable para sus respectivas penetraciones en el continente africano.

¿En qué podría fundarse este acuerdo? En primera aproximación podemos contestar categóricamente, que en el número y potencia de esos submarinos de que á las naciones aludidas suponemos poseedoras, es decir, en el grado en que cada una puede impedir la expansión de las otras, por su posición geográfica y por sus armas; porque si alguna de ellas, A, por ejemplo, pegada al Estrecho, más cerca que ninguna del continente africano, fuera nación despreciable por la insignificancia de sus submarinos, por su escasa potencia económica y por la poca energía de sus hombres; es decir, que si en conjunto fuera, espiritualmente, de muy precaria representación, sería excluida de los dominios africanos, y lo sería con perfecta justicia. Es decir, que en segunda aproximación, el concierto podría fundarse en el número de submarinos, no por ellos en sí, sino por el grado en que fueran símbolos representativos de todas las potencias espirituales de su nación, porque una nación es á condición de tener este tesoro de fuerzas creadoras, con ó sin submarinos.

Esto sentado, amplifiquemos el problema, dándole su verdadero carácter. Es un error creer que son naciones mediterráneas exclusivamente aquellas cuyas costas están bañadas por este mar. Inglaterra es y será, probablemente, una gran potencia mediterránea. Funda su derecho á serlo en el número que sus naves mercantes cruzan este mar. Un buque mercante es un objeto glorioso. Es un pedazo de patria en todo el inmenso significado de la palabra. Es un trozo del territorio nacional que transporta productos nacionales y trabajos nacionales incorporados á estos productos. Donde va un buque mercante va una demanda, un requerimiento de expansión fundado en lo más noble de los hombres: en su trabajo. No sólo era y será Inglaterra, probablemente, una nación mediterránea, sino que lo era también, y lo será seguramente, Alemania. El Mediterráneo, si eso del latinismo es una verdad, no es un mar latino, es un mar mundial; pero predominantemente europeo, porque la civilización europea, cualquiera que ella haya de ser en lo futuro, tendrá en este mar su más intensa palpitación. Si Inglaterra sale vencedora en el duelo que tiene empeñado, exigirá siempre el paso libre de ese mar. Con Alemania ocurrirá lo mismo. Y así enfocado este problema, siempre vemos que juegan y se entrelazan como cuerpo y alma los dos factores, las dos síntesis humanas que son como la cosa en sí, como el noumeno de la historia: potencia económica y potencia militar representativas de la energía espiritual de los pueblos, y que nos lleva, me parece, á la siguiente conclusión:

España tiene en el Estrecho, tiene en el Mediterráneo, una posición cuya potencia se hurta á toda valoración, porque las nuevas armas, cañones y sumergibles hacen á aquella potencia susceptible de un incalculable desarrollo. Pero España es una nación atlántica, necesita, por consiguiente, de acorazados del desplazamiento y cualidades que el terminar de la guerra les asigne, porque estos buques, con haber hecho en

esta guerra una cosa prodigiosa: el acorralamiento naval de Alemania, no han dicho todavía la última palabra. Pero España no consolidará sus posesiones actuales, ni podrá aspirar á mayores expansiones futuras, y no será, por consiguiente, ni nación mediterránea ni atlántica, ni podrá realizar ninguno de los ideales de que el mes pasado nos hablaba un gran orador, si no es, ó no llega á ser una de las primeras potencias económicas de Europa. Y ser potencia económica significa un esfuerzo muy intenso y perseverante de ciencia, de técnica y de patriotismo.

* * *

Llegado á este punto, que es el término de esta crónica, quisiera resumirla. Me encuentro para ello con una muy grande dificultad. Ya advertí al lector desde la primera que escribí en esta Revista, que se dirige á público respetado é ilustradísimo, de gran saber y experiencia, porque, como *the man on the spot*, sabe por su contacto directo con las cosas, mucho más que lo que nosotros podemos apercibir, al través de libros y lecturas, que no esperara en mis escritos modestos, juicios definitivos, armazones puramente lógicas, sino conceptos, mejor dicho, impresiones, en lo posible, intelectualizadas, pero sometidas á revisión permanente. Todos los fantaseadores de sistemas, abstraccionistas del pensamiento, han sucumbido en esta guerra. Ya habían sucumbido, si yo no me engaño, en la corriente filosófica de los últimos años. Pero, la guerra con su trágico sacudimiento, ha demostrado que la vida es cosa que los hombres pueden sentir y ser por ella arrebatados á los más grandes heroísmos y á hechos que, según unos, son verdaderas abominaciones, según otros, plausibles y dignos de admiración.

Resumir, definir, formular teorías es, me parece, en el actual momento, imposible. La reacción de la guerra no me conduce, por consiguiente, á ninguna afirmación dogmática, sino á meras sugerencias imprecisas como verdades que el espíritu ansía conocer y no concluye de asir. Y estas sugerencias, como resumen de ésta y de las anteriores crónicas son las siguientes:

1.^a La única fuerza efectiva de una nación es su patriotismo. De esta fuerza se derivan y brotan todas las demás.

2.^a La conciencia del propio poder colectivo tiene una base económica y una base moral. La fortaleza militar es la consecuencia, la proyección de ambas. Si se carece de vigor económico y de vigor moral, la fuerza militar en sus dos aspectos, naval y terrestre, son pura ficción sin consistencia, y es mero retoricismo, cuando no gran peligro, lo que se relaciona con expansiones territoriales.

3.^a España puede ser, seguramente será, una gran nación, si el esfuerzo común se dirige al mejoramiento de su constitución económica, si se organiza y se orienta vigorosamente (no ha hecho otra cosa Alemania) á su resurgimiento industrial en sentido marcadamente proteccionista, con intensa labor científica y técnica.

4.^a Tiene, con respecto á Africa, una espléndida situación (conferencia de Sobral en el Ateneo), pero inmensas responsabilidades si no desarrolla en todo su vigor todos sus valores internos, materiales y morales.

Marcos Antonio Sureda

12 Junio 1915.



LA GUERRA EUROPEA

SITUACIÓN INTERNACIONAL.— En la línea de combate que cruza los solares de Francia y Bélgica, apenas se nota variación alguna digna de ser comentada, observándose nada más que un diminuto avance francés alrededor de Souchez, obtenido á costa del sacrificio de numerosas vidas; resultados insignificantes y lentos, respecto de los cuales se empieza á exteriorizar en la prensa la nerviosidad característica de nuestros vecinos del Norte.

Los parques de aviación de ambos grupos beligerantes, demuestran gran actividad y los alemanes han repetido nuevamente los consabidos bombardeos de Calais y del litoral Este de la Gran Bretaña, nación en la que, á pesar de los pesares, se mantiene la recluta voluntaria, sin acudir al servicio militar obligatorio.

Lloyd George, el flamante Ministro inglés de municiones, acaba de entonar en Liverpool un himno entusiasta á la unión espiritual y á la organización alemanas, claro es que con el laudable propósito de estimular á sus conciudadanos, que no parecen comprender la eminente gravedad de los momentos actuales. No anduvo remiso el enérgico y activo estadista británico, pues aseguró de plano á sus oyentes que para tratar de vencer á Alemania, era preciso empezar á imitarla, organizando rápida y patrióticamente la producción nacional de municiones, cuya escasez ha contribuido á malograr determinadas ofensivas, como la iniciada no hace mucho en Neuve Chapelle; apuros que contrastan curiosamente con el derroche alemán de proyectiles en todos los sectores de la lucha y, lo que es aún más asombroso, con la acumulación de las medidas imperiales restrictivas para consumir las reservas de trigo acopiadas en el país.

La adversidad, desoyendo los solícitos requerimientos del eficaz ex-Ministro de Hacienda, acaba de registrar el lamentable incendio de la importante fábrica londinense de automóviles de Royal Park, donde se hallaban listas y á punto de ser entregadas para el ejército aliado grandes existencias de material; y además, sin que ello integre desconfianza en los destinos y en la voluntad de hierro de la nación británica, que acabará por seguir la ruta señalada por sus esforzados gobernantes, es obligación del cronista reflejar los síntomas de huelgas, de inquietud y de exigencias económicas latentes en el proletariado inglés que, por una persona desconocedora de las virtudes, de la tenacidad y del carácter de un pueblo tan patriota, podrían ser injustamente reputados como atenuación del alto espíritu de continencia y de abnegación demandado por las presentes circunstancias históricas.

En el frente oriental, relativa tranquilidad por Curlandia, alguna actividad por la Polonia rusa del Norte y el Oeste, y prosecución de la enérgica ofensiva austro-alemana en las regiones po'acas meridionales y en Galitzia. Los rusos escaparon hábilmente de Przemysl, hay que hacer esa justicia á su Estado Mayor, pues en los combates reñidos en las cercanías de aquella plaza, sólo fueron hechos prisioneros 33.805 moscovitas, habiendo ulteriormente reaccionado con brillantez su contra-

ofensiva en tales términos, que Lienawa y Hamilaw, poblaciones tomadas por los austro-alemanes, fueron recuperadas por las tropas del Zar, y en las orillas del Dniester, próximas á Zurawno, obligaron á retroceder á sus obstinados enemigos con pérdidas abundantes de hombres y de material.

Las últimas noticias vuelven, sin embargo, á ser muy favorables para los ejércitos imperiales aliados que mandan von Mackensen, von Marwitz y von Lisingen, pues se debe á la falta de municiones en los parques rusos, á superioridad de

artillería, á mejor organización ó á mayor acometividad, lo cierto es que Lienawa y Stamilaw, han vuelto á poder de los austro-alemanes; parece consolidado por ellos el dominio de la zona comprendida entre los ríos Pruth y Dniester, el segundo de los cuales volvieron á pasarlo, apoderándose de Zaleszczyki; el alud alemán proyectado en la región septentrional galitziana, ha roto el frente moscovita en una extensión de 70 kilómetros, ocupando las posiciones enemigas y haciendo 16.000 prisioneros, lo cual pudiera integrar un inmediato peligro para Lemberg; y, en resumen, que los núcleos militares regidos por Hindenburg, prometen libertar en pocos días Galitzia, desalojaron ya á los adversarios de la Bukovina y han invadido la Besarabia moscovita que, jironías de la suerte! era uno de los pensiles prometidos á la cauta Rumanía, en el caso de sumar sus fuerzas á las de Rusia.

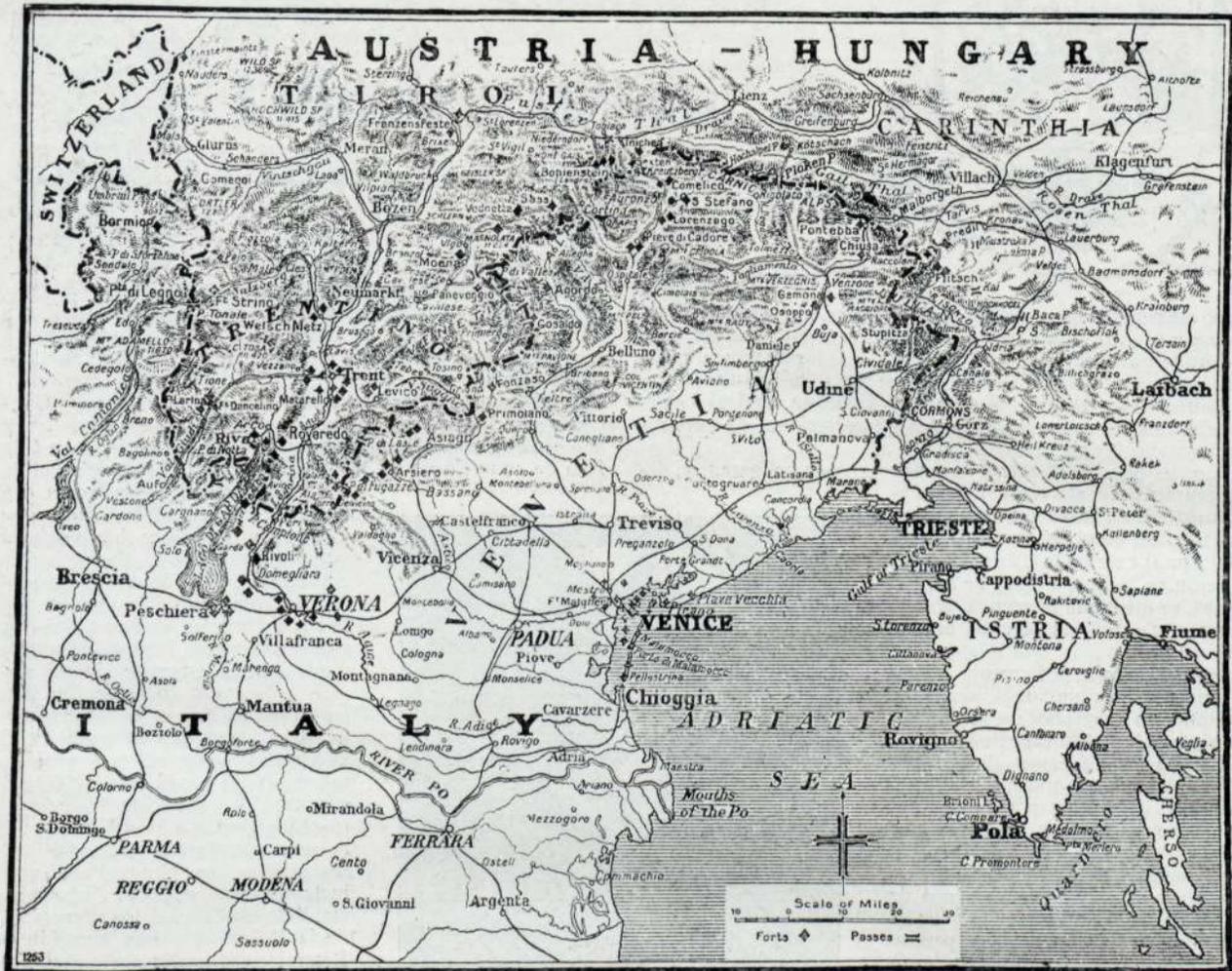
En la frontera austro-italiana siguen afirmando su avance con lentitud los italianos, que si bien en algunas partes se limitan á rechazar á los austriacos, claro está que luchan en territorio enemigo, y en algunos sectores, como en el meridional de Isonzo, camino estratégico de la apetejada Istria, se apoderaron de la importante ciudad de Monfalcone. No es trascendental, ni mucho menos, las sorpresas que nos tiene reservadas Austria-Hungría.

Por tierras turcas se dice que los rusos avanzan algo por el Cáucaso y los ingleses por la Mesopotamia, y en Gallipoli sangrientos combates indecisos, cuya mayor utilidad para los aliados es posible radique en las municiones, de cañón sobre todo, consumidas por los otomanos. Los serbios y montenegrinos, por serles más cómodo ó responder á planes previos concertados con la coalición beligerante en que forman, avanzan ahora por Albania, los primeros hacia Scutari y los segundos con dirección á Durazzo; ofensivas paralelas con tendencia á plantear hechos consumados de ocupación, que no dejan de despertar suspicacias en Italia, y que tampoco serán muy gratas á Grecia.

Por los mares continúan las pérdidas intensificadas de buques mercantes por los submarinos teutónicos, á los que no preocupa mucho, por lo visto, la actitud yanqui. Las pérdidas de nuevos buques aliados en los Dardanelos no han sido confirmadas en Londres, y el crucero tipo *Liverpool* que se dió por hundido en el Adriático, pudo acogerse, averiado desde luego,



Almirante inglés Sir Henry Bradwardine Jackson, primer Lord del Almirantazgo, que ha sucedido en dicho cargo á Lord Fisher.



La frontera austro-italiana.

al puerto albanés de Medua. Los ingleses hundieron un submarino alemán, cuya dotación quedó prisionera y por cierto libre ya del régimen de excepción anteriormente establecido por los británicos con una precipitación acabada de rectificar, por convencimiento ó en virtud de las represalias teutónicas. El destructor inglés *Mohawk* resultó averiado por una mina en el mar del Norte, habiendo sido hundidos en esa misma región marítima dos torpederos de igual nacionalidad, los números 10 y 12, por un submarino alemán. Por el Mar Negro, donde se dijo fué echado á pique un destructor ruso moderno, se ha observado alguna actividad moscovita enderezada á destruir las instalaciones carboníferas de Zunguldak Kozla; por el Egeo, los buques aliados, discurren averiguando los lugares de refugio de los submarinos austriacos ó germánicos; y en el Báltico maniobró un tanto la flota alemana, haciendo actos de presencia en el Golfo de Riga, destruyendo el barco ruso porta-minas *Jennisei* y experimentando, según los adversarios, algunas pérdidas ó averías, que ni se confirman ni siquiera se precisan, dándose por ciertas, con las consiguientes reservas, insubordinaciones parciales en la flota rusa encargada de la defensa de tan importante sector marítimo. Los ingleses se deciden á negarnos el carbón por el temor de que lo cedamos á Alemania, no sabemos á través de qué misteriosas rutas navales ó terrestres. Registrándose finalmente los hechos curiosísimos de un dirigible italiano destruído en un singular combate aéreo por otro austriaco, de dos buques de vela hundidos en el mar del Norte por zeppelines y de un submarino italiano, el *Medusa*, también hundido victoriosamente en el Adriático por un sumergible austriaco.

Y en el aspecto internacional, se registra el hecho culminante de la dimisión del Ministro de Estado yanqui Mr. Bryan, por no compartir las estridencias de Wilson, seguida de la nota diplomática dirigida á Alemania; documento que podría-

mos calificar de trascendentalísimo, si no le restara valor moral la conducta positivista norteamericana y la convicción íntima de que la guerra estaría ya terminada si esa gran nación lo deseara realmente. En Calcutta surgieron conspiradores. En Grecia y Bulgaria, se nos habla de que el resultado de las elecciones afirman las tendencias neutralistas gubernamentales, aparte de que Venizelos se siente menos intervencionista. Y el celeste D'Annunzio, campeón de la guerra en Italia, que trató primero de incorporarse al Ejército y después á la Marina, lo ha pensado mejor y se marcha á Bucarest para decidir á los rumanos; es lástima, porque en las trincheras de vanguardia, compartiendo hondas penalidades y soportando los intensos peligros de la artillería del adversario, pudo haber cincelado prácticamente sonoros, inspirados, sentidos y admirables cantos épicos.

JOSÉ BARBASTRO.

15-VI-1915.

SEGUNDA NOTA DE LOS ESTADOS UNIDOS AL GOBIERNO ALEMÁN, ACERCA DEL «LUSITANIA». — En el extracto de este documento se asegura que el *Lusitania* no estaba equipado para la ofensiva. En otro caso no hubiera recibido ni aun los certificados de salida que necesita todo barco mercante. «Si el Gobierno alemán — se dice en el documento —, posee pruebas evidentes y convincentes de que los funcionarios norteamericanos oficiales no han cumplido cuidadosamente su deber, los Estados Unidos esperan sinceramente que Alemania someta á su consideración, cualesquiera que ellos sean, los hechos secundarios relativos al *Lusitania*.

El hecho principal es que el vapor conducía pasaje de hombres, mujeres y niños, que murieron en circunstancias sin precedentes en las guerras modernas. Deber del Gobierno norte-

americano es llamar enérgicamente la atención de Alemania sobre las graves responsabilidades que la incumben por el trágico acontecimiento.

El Gobierno de Washington sostiene algo más alto que los sencillos derechos de propiedad y los privilegios comerciales. Defiende los sagrados derechos de la Humanidad, que todo Gobierno debe respetar.

El de los Estados Unidos se encuentra dispuesto á comunicar á Inglaterra el deseo expresado por Alemania de modificar el carácter de la guerra naval.

Después de esta afirmación se hacen otras muy interesantes en la nota, cuyos últimos párrafos dicen textualmente:

«Como consecuencia de las precedentes consideraciones, el Gobierno de los Estados Unidos renueva solemnísimamente y por modo apremiante las observaciones contenidas en la nota transmitida el 15 de Mayo último al Gabinete de Berlín, y para justificarla se apoya en los principios humanitarios, en los convenios internacionales universalmente reconocidos, en la antigua amistad con Alemania y en la imposibilidad de admitir la declaración de que una zona de guerra naval pueda en grado alguno disminuir los derechos de los ciuda-

danos norteamericanos que obtengan pasaje en los barcos mercantes pertenecientes á países en guerra. El Gobierno norteamericano no comprende cómo el alemán puede poner en duda tales derechos.

El Gobierno de los Estados Unidos reconoce también el innegable principio de que las vidas de los no combatientes no pueden ser legítimamente puestas en peligro á consecuencia de la captura ó destrucción de un barco neutral que no pone ninguna resistencia y proclama como obligatorio el adoptar todas las

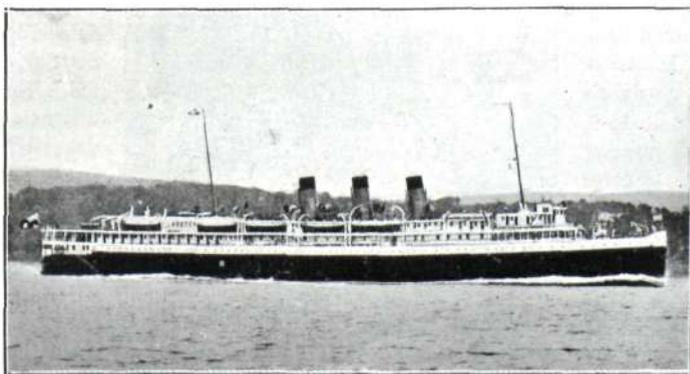


Arsenal de Venecia.

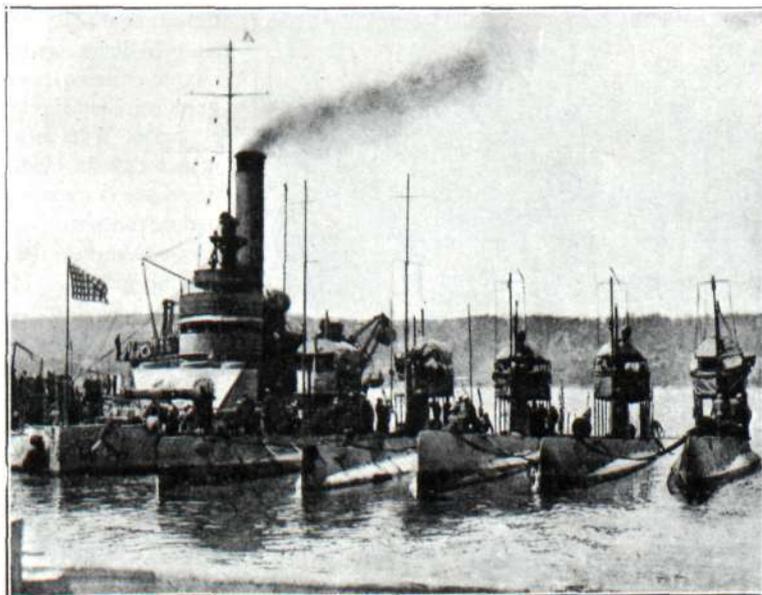
precauciones necesarias para determinar si el barco mercante

sospechoso pertenece realmente á algún beligerante ó transporta contrabando de guerra bajo pabellón neutral.

Con sobrada justicia, el Gobierno de los Estados Unidos espera que el de Alemania adopte las medidas necesarias para poner en práctica los principios mencionados concernientes á la salvaguardia de las vidas y bienes de los norteamericanos y pide la seguridad de que tales medidas van á ser adoptadas.—(Firmado, Lansing.)»



Crucero auxiliar «Princess Irene», que se fué á pique por explosión el 27 de Mayo en la bahía de Sherness.



Submarinos norteamericanos «E-1» y «E-2», y «D-1», «D-2» y D-3.

PÉRDIDAS DE LOS ALIADOS EN LOS DARDANELOS—Con el hundimiento del buque de línea inglés *Majestic*, han ascendido á siete el número de los buques de guerra de primera clase de los aliados, destruidos en los Dardanelos. Los siguientes barcos han sido echados á pique, unos por las baterías de tierra turcas, y otros por torpedos:

El 18 de Marzo: *Irresistible* (inglés), de 15.250 toneladas; *Ocean* (inglés), de 13.150; *Gaulois* (francés), de 13.300, y *Bouvet* (francés), de 12.000.

El 13 de Mayo: *Goliath* (inglés), de 13.150 toneladas.

El 25 de Mayo: *Triumph* (inglés), de 12.000 toneladas.

El 26 de Mayo: *Majestic* (inglés), de 15.150. Además de estos, hay que añadir una serie de pequeños barcos, como torpederos, submarinos, vapores de transporte, etcétera, etc.

VAPORES Á PIQUE.—El vapor inglés *Strathuari* ha sido torpedeado, pereciendo el Capitán y 21 marineros, y se salvaron 11, que fueron desembarcados en Milfordhaven.

El vapor inglés *Traffard* ha sido echado á pique en el mar de Irlanda por un submarino alemán, salvándose la tripulación.

El pesquero *Queen Alexandra* fué torpedeado á la altura de Dundée, salvándose todos los tripulantes.

Los extraordinarios progresos del puerto de Sevilla y su brillante porvenir.

CON mucho gusto consignamos algunos datos referentes á los importantes trabajos que en la ría del Guadalquivir de algunos años á esta parte se han realizado y continúan efectuándose, hasta llevar el puerto de Sevilla al más alto grado de prosperidad y engrandecimiento.

Naturalmente que la ejecución de obras que permitan hacer desaparecer las dificultades para que los mayores calados de buques puedan ser soportados por la barra y ría, es uno de los principales elementos en que estriba el futuro desarrollo de su importante navegación.

La barra de Sanlúcar en la embocadura del río y el fuerte torno llamado de la Tablada (tan difícil de vencer para los buques de mucha eslora y calado) son las dos obras más importantes que ha sido preciso emprender. Una, la de la barra, puede considerarse ya en parte grande dominada con la ejecución de la segunda canal navegable, en la que la profundidad mínima, media y máxima en relación con las mareas es de 15-9, 22-6 y 26-10 pies y pulgadas inglesas respectivamente; la otra, ó sea el corte de la Tablada, tan adelantada está ya en su ejecución, que los técnicos estiman como consecuencia de las últimas facilidades aportadas al asunto, quedará terminada en 1919, pudiendo entrar en el puerto vapores con calado de 24 pies ingleses. Es decir, que en esa memorable y deseada fecha, será quizás teóricamente posible el amarre á sus muelles, mediante determinadas condiciones, de vapores que sin ser tan grandes como los que los Estados Unidos dedican á las expediciones de turismo por el Mediterráneo, representen al menos el tipo mediano de los que con procedencia de Inglaterra, Alemania, Francia y Austria viajan periódicamente como buques de recreo por las costas del Mediterráneo.

La cita enunciada dice con más elocuencia que todos los razonamientos que pudiéramos aducir, el enorme progreso que para entonces se habrá obtenido; pues no hay que olvidar que sólo Cádiz y Huelva son los puertos naturales del litoral andaluz, y que Sevilla, si lo alcanza, será debido al perseverante trabajo de sus hijos. Progreso que todo hace confiar, deberá

ser bien aprovechado en el futuro desarrollo del tráfico del puerto, porque ya en el presente el número de buques entrados en 1910 fué de 1.399 con un registro total ó bruto que llegó al crecido guarismo de 1.608.471 toneladas.

Conocemos lo que en nuestro país son para este género de obras oficiales en parte por cuenta del Estado, las frecuentes escaseces de numerario. Pero lo que está ya hecho en este orden vale tanto, que ello ha de ser el más vigoroso estímulo para que los trabajos continúen sin interrupción.

No sólo afecta á los sevillanos llegar pronto á la terminación feliz de las obras proyectadas que se efectúan en orden al progreso material de su puerto mercantil. De oportunidad parece en este momento recordar ó decir, que en circunstancias normales más de 50.000 turistas, con pasaje de cámara y procedencia de los Estados Unidos, América del Sur, Alemania é Inglaterra pasan todos los años á muy pocas millas de distancia de la desembocadura del Guadalquivir, casi á la vista de la famosísima *Giralda* en viaje para el interior del Mediterráneo hasta la Palestina, y de ese inmenso río de oro que acompaña á estas lujosas expediciones del turismo extranjero, sólo una parte muy exigua

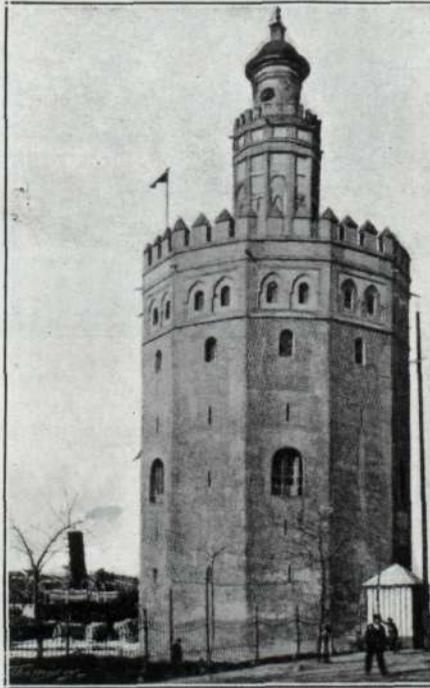
recojemos los españoles.

Todo ese contingente que fijamos en 50.000 turistas (con pasaje de cámara) americanos, ingleses y alemanes, y que algunos hacen elevar su cifra hasta 75 000, van sembrando millones de oro en los

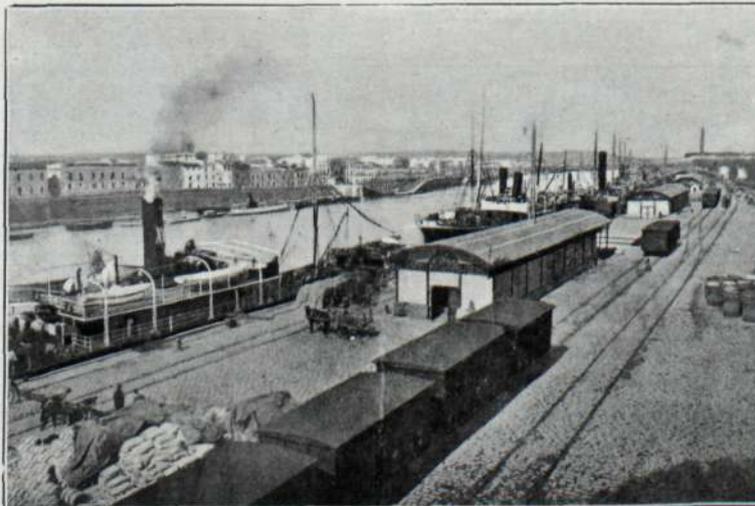
derroteros que señalan para sus expediciones. Ellos son solidarios; también de los sevillanos, en el deseo de engrandecimiento para el puerto. Y lo es así mismo España entera, que desea la prosperidad de todos sus puertos mercantiles, pero mucho más del que alejado del litoral y con pintoresco acceso por ser navegación de río en región tan favorecida por la naturaleza, ofrece para los que á él arriban, sus monumentos, archivos,

museos, jardines, palacios, ferias y procesiones, además de un caudal de cosas típicas y originales que la señalan como escala obligada del turismo extranjero.

EUGENIO AGACINO.



Sevilla. — La Torre del Oro.



Vista parcial del puerto de Sevilla.

LOS EFECTOS DE LA GUERRA EUROPEA SOBRE LA INDUSTRIA ESPAÑOLA

EL CARBÓN

La escasez de carbón y su remedio (1).

Como del consumo total del carbón en España, la mitad aproximadamente viene de Inglaterra, y en el primer trimestre de este año existe un déficit de 453.000 toneladas, que proporcionalmente aumentará hasta el final de la guerra y no cesará sino bastante después de terminar, no es aventurado predecir que el año se cerrará con una reducción de nuestra importación carbonera de más de 2.000.000 de toneladas; déficit que ni la sobreproducción de las minas españolas, ni la reducción del consumo que origina la paralización de algunas industrias, ni el carbón que se traiga de los Estados Unidos, ni los stocks abundantes que teníamos al empezar la guerra, podrán probablemente compensar, y, por tanto, que será la causa de una crisis industrial general que comenzará en cuanto se acaben los stocks que teníamos al empezar el año, fecha bien próxima, que ya en nuestro primer artículo fijábamos para el mes de Julio, y ahora, bien estudiada la marcha del mercado, no tenemos más remedio que confirmar.

Precisaremos primeramente todas estas afirmaciones para después ocuparnos de los medios de reducir la intensidad de la crisis, ya que por adelantado debemos indicar la poca fe que tenemos en la eficacia de los remedios posibles para prevenirla totalmente.

* * *

La cantidad de carbón que en el primer trimestre de este año nos ha llegado de Inglaterra, ha sido de 539.043 toneladas; y como el término medio de la que llegó en igual período de 1913 y 1914, fué de 992.970 toneladas, resulta un "déficit en este primer trimestre de 454.000 toneladas", que según nuestra opinión y la de cuantas personas conocedoras del asunto hemos consultado, no es probable que tienda á mejorar, sino que, por el contrario, empeorará en el verano y llegará á su máximo en el otoño, sin que se restablezcan las condiciones normales en mucho tiempo. La razón es obvia: ocupadas las principales minas de carbón francesas y belgas por los alemanes, sólo los ingleses han de subvenir á las necesidades de los aliados, y como en el ejército inglés están enganchados la tercera parte de los mineros de carbón y las escuadras aliadas necesitan considerables cantidades de combustible, la producción inglesa es cada día menor, y, sin embargo, tiene que hacer frente á necesidades nacionales crecientes; de modo que sus disponibilidades para la exportación tienen que reducirse como demuestra el resumen siguiente:

EXPORTACIÓN TOTAL inglesa de carbón.	1913	1914	1915	Déficit medio mensual.
En Enero.....	6.070.318	5.794.770	3.612.943	2.000.000
— Febrero.....	5.569.917	5.725.877	3.629.490	2.000.000
— Marzo.....	5.598.774	5.909.222	3.977.273	2.000.000

Resultados que hacen ver bien claramente que las necesidades propias y las mermas de producción representan actualmente en Inglaterra, por lo menos, la enorme cifra de toneladas 2.000.000, mensuales. ¿Es extraño que la exportación inglesa á nuestro país se reduzca en tales circunstancias? ¿No es lo más posible que ante el nuevo esfuerzo de la Marina de guerra aliada, las disponibilidades se reduzcan aún más? ¿No es razonable el temor de que nuestra importación, lejos de tener aumento, vaya cada vez reduciéndose más? La cifra de 2.000.000 de toneladas que hemos establecido como déficit probable del año, caso de continuar las condiciones actuales europeas, si peca de algo no es seguramente de exagerada. Pero aún hay más; pues en un reciente discurso de Mr. Run-

ciman en el Parlamento inglés, ha evaluado la reducción media mensual actual de las minas de carbón inglesas en toneladas 3.000.000; de modo que, allá como aquí, se está viviendo de los stocks, cuya reducción tiene que ser tremenda, y, por tanto, su agotamiento inmediato, siendo de esperar medidas restrictivas de la exportación de carbones que dificultarán nuestros acopios de fuera, en cuyo caso toda nuestra argumentación pecaría de demasiado optimista y el déficit sería mayor.

Y que las circunstancias actuales no se han de modificar en lo que resta de año, es tan evidente, desgraciadamente, que sólo un milagro podría limitar las consecuencias de la tremenda catástrofe, uno de cuyos efectos estudiamos, pues aun suspendidas las hostilidades en otoño, los preliminares de paz —durante los cuales seguirán en pie de guerra los ejércitos y ocupados militarmente los cotos mineros europeos— absorberán seguramente lo que resta de año, y entre tanto no se alterarán las circunstancias presentes. Más probable es que la lucha se prolongue; que la actividad guerrera aumente, y que llegue á cesar totalmente la importación inglesa de carbón, agravándose nuestra situación.

A pesar del déficit enorme que existe actualmente en nuestra importación, en España no sólo no falta carbón para nuestras industrias, sino que se estiman en 150.000 toneladas las existencias que aún hay en nuestras minas, gracias á las cuales podrá atenderse á todo el consumo nacional durante el mes de Mayo y parte de Junio, en cuyo mes, agotados los stocks, comenzarán á sentirse los efectos de la escasez de carbón y vendrá la crisis industrial, consecuencia forzosa de esta falta de combustible, á menos que huelgas, cuyo planteamiento es tan inoportuno como antipatriótico, no aceleren la terminación del período actual y anticipen el que tanto tememos.

Si los depósitos de carbón en minas y almacenes han logrado compensar el déficit de la importación inglesa durante medio año y se agotan en fines de Junio, es evidente que las necesidades de carbón del segundo semestre estarán dadas por la cantidad de carbón que tenían nuestros stocks en primero de año, época en que se hizo una apreciación oficial para justificar la autorización de la exportación de carbón. Sin gran exactitud, y sólo como aproximación, las cifras que entonces se obtuvieron acusaban existencias que se acercaban á 400.000 toneladas en las minas, á las que si se agregan las que existían en los almacenes de las otras empresas, como consecuencia de la supresión primera de los derechos arancelarios, y que pasarían de 200.000 toneladas, conducen á una cifra total de toneladas 600.000 en stock, de las cuales quedan hoy disponibles alrededor de 150.000, que se consumirán, según todas las previsiones, entre Mayo y Junio. Como nuestras industrias habrán suplido entonces la falta del millón de toneladas que han dejado de importarse con estas 600.000 consumidas de los stocks, es evidente que las 400.000 restantes representan la sobreproducción de nuestras minas y la reducción del consumo nacional de combustibles.

Únicamente la sobreproducción de nuestras minas, no hay que pensar, desgraciadamente, en que haya podido suplir la falta entera, pues sin medios para variar los métodos de trabajo, los esfuerzos de los Ingenieros se han estrellado ante dificultades insuperables. Y aunque en nuestro primer artículo habíamos estimado como posible alcanzar un 20 por 100 de aumento sobre la producción normal, después de computar los resultados de los esfuerzos realizados durante el primer trimestre, es sensible confesar que quizás no pase de la mitad, sin que pueda admitirse rebase la cifra de 150.000 el exceso de producción en este primer semestre sobre la normal de otros años. Las 250.000 toneladas que del déficit de importación nadie ha suplido, representan evidentemente la reducción de nuestro consumo industrial.

Por diferencia encontramos así un número de la mayor importancia que hemos oído exagerar continuamente para negar la existencia de la crisis carbonera, atribuyendo al consumo industrial reducciones que compensarían por sí solas el déficit de la importación inglesa; pero contra tales afirmaciones, están los hechos; y la situación del mercado indica bien claramente que la escasez de carbón es cada día mayor: de modo

(1) Véase los números del 10 y el 30 de Abril último.

que nuestra cifra tiene más realidad é indudablemente se aproxima más á la verdad que las reducciones de millones de toneladas de que se hablaba cuando se pedía por las empresas mineras asturianas la libre exportación, aduciendo que no sólo no hacía falta carbón á la industria española, sino que la industria minera tenía un exceso de producción. El error provenía indudablemente de considerar la paralización real y efectiva de ciertas industrias mineras especialmente, sin tener en cuenta el aumento enorme que han tenido otras; pues si bien los consumidores más importantes de España, los ferrocarriles, gastan menos, en cambio, el consumo de las empresas de navegación ha aumentado; y si Huelva, con otros centros mineros disminuyó el gasto de combustibles, en cambio Barcelona los reclama en cantidad creciente, dada su actual marcha industrial á plena carga por los pedidos abundantes nacionales y extranjeros que tiene que cumplimentar. Y como ni el consumo doméstico ni el de las fábricas locales se ha modificado, y el de las generales más bien ha aumentado, pues que al cesar de luchar con la competencia alemana estos centros industriales ven aumentar su producción y trabajo, la cifra obtenida que restringe á medio millón de toneladas nuestro consumo de carbón en el año, nos parece bien próxima á la verdad, ya que faltos de datos estadísticos tampoco tenemos medios de comprobar tan importante aserto.

En resumen: en el segundo semestre de este año, la marcha de los acontecimientos y la situación de nuestra industria hacen suponer que nos faltarán 750 000 toneladas de carbón por diferencia entre el millón de toneladas que dejarán de llegar de Inglaterra y las 250.000 en que se ha reducido el consumo de nuestras industrias, y como de éstas, las minas, con sus actuales condiciones de trabajo, no han de poder suministrar más de 150.000 toneladas, quedará un déficit efectivo de toneladas 600.000.

¿Cómo encontrar este carbón absolutamente preciso para que marche la industria nacional? Tal es el objeto de nuestro artículo de hoy.

* *

Admitido el hecho de que hagan falta 600.000 toneladas, por lo menos, sólo existen dos medios para obtenerlas: ó comprarlas donde las haya ó extraerlas de nuestras minas. Los dos procedimientos son posibles, pues el Gobierno tiene ofertas de los Estados Unidos y nosotros hemos indicado en nuestro artículo anterior, que no es por falta de carbón por lo que las minas españolas producen poco. Pero ¿cuál de los dos medios es más práctico? ¿Cómo se pueden plantear uno y otro, dada la premura de las circunstancias? ¿Qué conviene más á nuestra economía nacional general y á nuestra industria en especial?

Indudablemente, el procedimiento más conveniente desde todos los puntos de vista, es el de sacar nosotros mismos de nuestras minas las 600.000 toneladas necesarias, haciendo que nuestra producción en el segundo semestre de 1915 sea un 25 por 100 mayor que en el primero. Pero como ni obreros ni instalaciones se improvisan, tal resultado tiene forzosamente que ser obtenido utilizando la mano de obra y los medios que hoy existen: y como el carbón tiene que ser arrancado por los mismos obreros actuales, es indudable que la base primera tiene que ser que el picador arranque 25 por 100 más, y el vagonero lo transporte, realizando todos el trabajo extraordinario necesario, pues que las instalaciones son capaces casi todas de responder á este esfuerzo y el carbón que no pueda cribarse ó lavarse, al mercado irá en bruto, pero la industria tendrá combustible suficiente.

El procedimiento, por tanto, para evitar la crisis carbonera acudiendo á nuestros propios medios, consiste en obtener de los obreros, ya que los patronos, por interés propio, estarán siempre dispuestos á coadyuvar con toda su energía, hagan un esfuerzo extraordinario, é invocando su patriotismo y acudiendo, si es necesario, á las sociedades obreras, conseguir la cooperación de la mano de obra para trabajar intensivamente, y hacer una producción excepcional, sin acudir para ello á límites peligrosos de trabajo ni para la salud del obrero ni para su vida de relación, pues bastaría con que el minero consintiera por patriotismo, y á un precio todo lo remunerador que fuere, doblar su destajo dos veces á la semana y trabajar éstos dos días diez horas, en vez de las seis horas en que por término medio termina la tarea corriente.

¿Puede el patriotismo español imponerse de tal manera que permita una tregua á las luchas entre el capital y el trabajo, para que por interés superior y fijando las condiciones el Gobierno, como árbitro superior, se establezca un régimen espe-

cial de trabajo durante la guerra? El Gobierno tiene más medios que nosotros para juzgarlo y proceder en consecuencia.

Pero si no lo cree factible ó si las dificultades que á su gestión se le presentan son insuperables, no hay más remedio que acudir al segundo procedimiento de comprar fuera el carbón que haga falta, y como en Europa no lo hay, será preciso buscarle en América ó en Asia. Indudablemente, las mejores condiciones se obtendrían en la actualidad en el Japón, donde la producción de combustibles ha alcanzado la enorme cifra de 40 millones de toneladas y la baratura de la mano de obra permite un precio de costo excepcionalmente bajo, de modo que no sería difícil comprar las 600.000 toneladas necesarias á mejor precio que en ningún otro lado; pero la falta de relaciones con tan lejano país y las dificultades de transportar tales cantidades á España impiden considerar esta solución como práctica; y como los yacimientos de Chile no tienen bastante importancia para permitir una compra de esta cuantía, sólo hay posibilidad de adquirir lo que necesitamos en el primer mercado de carbón del mundo: el de los Estados Unidos del Norte de América.

El Gobierno español, bien aconsejado, se ha procurado ofertas y ha publicado las condiciones en que pueden obtenerse carbones americanos, sin decir, sin embargo, si los precios se refieren á carbones de gas ó de vapor, grueso ó menudo, clasificado ó "todo uno", ni si regirán los mismos para las antracitas, tan necesarias en nuestras costas de Levante para alimentar los motorcitos de gas instalados en sus pozos de regadío.

La primera dificultad de comprar fuera consiste en que cada consumidor necesita su clase especial de combustible en relación con el objeto á que lo destine y con la construcción de sus hogares. Suponiéndola vencida, y encontradas todas las calidades y tamaños necesarios, queda agrupar los suministros por regiones y calidades para hacer expediciones suficientemente importantes para fletar cargamentos completos. ¿Es que, dada la escasez de barcos, este problema de transportar 600.000 toneladas en medio año de los Estados Unidos á España, no ofrece dificultades insuperables, y el precio de base de 45 pesetas dado por flete normal no alcanzará pronto precios prohibitivos?

Vencida la gran dificultad del transporte, ¿quién comprueba que la calidad del carbón enviado es la que se necesita? ¿Y qué garantías tiene el consumidor español de que le dan lo que pide, cuando ha tenido que pagar por adelantado, condición previa exigida para el trato?

Embarcado el carbón y aceptado este riesgo, ¿hay seguridad de que llegue la mercancía á España si continúa la guerra é Italia entra en ella, ó los submarinos alemanes hacen las islas Dálmatas base de sus operaciones en el Mediterráneo, como recientemente ha indicado la prensa inglesa, siendo, como es, este artículo contrabando de guerra fundamental?

Y en el supuesto de que llegue á España, ¿no será ruinoso para la industria pequeña el precio que le resulte, cuando al por mayor vale ya 75 pesetas, es decir, casi el doble que el actual precio medio en las minas?

¿Qué efecto tendrá en la economía nacional el pago en oro de 45 millones de pesetas durante el verano? ¿Será una nueva causa del encarecimiento de la mercancía comprada? ¿Podrán obtenerse las 600.000 toneladas tomadas por partidas sueltas al precio de 20 pesetas, que han cotizado los americanos?

Todas estas consideraciones son suficientes para insistir en que el Gobierno, por interés nacional, debe intentar la primera solución propuesta y procurar se fuerce nuestra propia producción nacional, y sólo ante su imposibilidad, acudir á este segundo método, preparándose, sin embargo, desde ahora para plantearlo, en tales condiciones que no sea también un fracaso. Por esto es deber de Gobierno hacer los estudios preliminares necesarios para dirigir las compras con conocimiento de causa, empezando á estudiar región por región, su déficit probable distribuido por calidades, y enviar, desde luego, personal competente á los Estados Unidos para que tome opciones de las cantidades necesarias de cada calidad necesaria bajo pliego de garantía y ensayos que sean conocidos en España como base de pedidos, proveyendo la cuestión importantísima de los fletes.

En tales condiciones, si llega la necesidad de comprar, como probablemente ocurrirá en Julio, una oficina central de pedidos podrá poner á disposición de los consumidores nacionales, precio, condiciones, plazos de entrega y punto de llegada de las calidades que se desearan, permitiendo al industrial echar sus cuentas y pasar sus pedidos con completa garantía, pues podrá hacer el pago en una sucursal de un Banco ame-

ricano autorizado al efecto, sin que el productor americano entre en posesión del importe del carbón hasta que la Comisión española creada al efecto en los Estados Unidos diere su conformidad al combustible, encargándose la misma Comisión del embarque en las mejores condiciones.

En resumen: el Estado, conservando su carácter tutelar, podría organizar el servicio y dirigir la compra en bien de todos y especialmente de los pequeños industriales, que no tienen medios de hacer directamente esta clase de compra y que quedarían en manos de los intermediarios sin tal auxilio.

Pero el Gobierno, con más elementos de juicio y con el buen criterio y patriotismo con que está procediendo en todos sus actos, ha de ser al fin quien decida, aunque todos tenemos la obligación de poner á su servicio nuestra experiencia personal y exponer los puntos de vista que nos sugiera el estudio de las cuestiones de interés nacional, y ninguna de más actualidad que prevenir los efectos de la escasez de carbón que se avecina, y con tanta anticipación venimos anunciando.

LUIS DE LA PEÑA,
Ingeniero de Minas.

Madrid 6 de Mayo de 1915.

LA RIQUEZA OCULTA EN EL MAR

Base de ingreso para la Hacienda y de prosperidad para la Nación.

El encabezamiento ó título induce á creer que se trata de los ricos tesoros enterrados en las profundidades del mar, debidos á los frecuentes y horribos naufragios de esas grandes naves, que conducen valiosísimos intereses, capaces de trastornar á los más ambiciosos que idean aparatos para extraer esas riquezas. Muy distinta es la clase de riqueza á tratar y ya está encauzada en parte en España; es la Pesca.

Sensible es tener que buscar títulos sugestivos para ocuparse de un asunto como éste, que es de vital interés para la nación, que tan necesitada está de que en nuestra patria se desarrollen las industrias, y sobre todo ésta, tan importante como la de la pesca, atendida y protegida en otras naciones, y que, desgraciadamente, en la nuestra está desamparada, á pesar de las insistentes reclamaciones hechas al Gobierno por la entidad Liga Marítima y por las Sociedades pesqueras que, de ser atendidas éstas en sus justas peticiones, redundaría en bien de los intereses nacionales y sus efectos repercutirían de tal modo en el país, que se crearían á su amparo grandes empresas de explotación de esa riqueza, con lo cual irían á parar á las arcas del Tesoro importantes cantidades por aumento de la flota pesquera, por construcción, creación de fábricas de conservas y otras industrias derivadas de dicho producto.

Suprímense en buena hora los impuestos que gravan la pesca, rebájense las tarifas de transporte, y esta industria florecerá con bríos y hará despertar del letargo á los capitalistas que almacenan su dinero en los Bancos ó cortan el cupón, conformándose con un pequeño interés que renta el capital, por ofrecerles así más seguridad. Tan pronto estos vieran prácticamente que dedicándolo á esta clase de industria, alcanzaban mayores rendimientos, no dudarían en invertirlo en importantísimas empresas pesqueras y resultaría de esta manera indirecta una fuente de ingresos saneada que iría á aumentar los ingresos de la Hacienda.

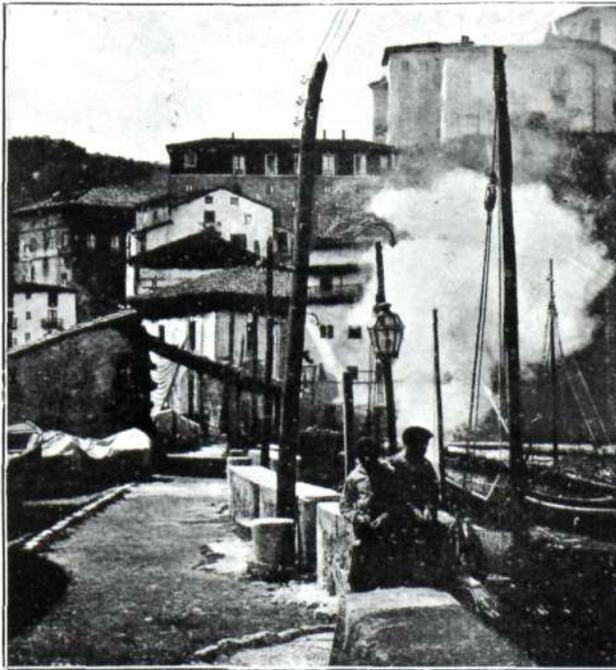
Es necesario, por todos los medios posibles, demostrar ante el mundo que España es una nación activa y no decadente, y que caminamos en busca de la prosperidad perdida á fuerza de unos ideales sanos á base del trabajo, de la industria, del comercio, del engrandecimiento de nuestra antigua riqueza, ya que no de nuestro poderío mundial.

Poseemos grandes y ricos bancos de pesca, en la costa africana (Marruecos), en las Canarias, que, explotados con los elementos necesarios producirían pingües ganancias y evitarían al propio tiempo la sangría suelta de la emigración, que aumenta constantemente, debido á la escasez del trabajo por falta de actividades industriales, temerosas de implantarlas por las muchas ga-

belas é impuestos que sobre ellas gravitan, como la de la pesca.

Debemos también trabajar para influir en el ánimo de todos, el conservar cariño á todo lo que afecta al mar y propagar la idea de dedicar como *sport* alguna época del año á las pesquerías, porque no hay nada comparable como presenciar el espectáculo, en una Almadrada, una *levantada* de atunes. 1 000 ó 2 000 de una sola vez, cuyo peso de cada uno es aproximadamente de 12 á 14 arrobas; es un momento emocionante y digno de admirarse, y lo mismo ocurre con otras especies extraídas de las profundidades del mar por diferentes procedimientos, que más tarde la labor industrial las convierte en uno de los

alimentos más sanos y nutritivos ya en fresco ó preparado en diferentes clases de conservas, ó salado, que consumen las clases más necesitadas, como base de alimentación primordial, en algunas regiones del litoral de Levante. Si la mayoría de los españoles prestáramos atención á este importantísimo problema de la pesca, mirándolo tanto bajo el punto de vista industrial como patriótico, se vencerían de las ventajas y resultados que reportaría el explotar en gran escala la industria pesquera, tan necesitada de ampliación y más que nunca en las actuales circunstancias que España debe desarrollar sus actividades, hoy bastante paralizadas con motivo del conflicto europeo. Como buenos españoles, todos debemos contribuir á hacer labor patriótica por medio de la prensa, festivales, conferencias, folletos, imitando á los incansables propagandistas Navarrete, Agacino y otros, sobre todo el primero, campeón y apóstol de estas ideas, á las cuales viene consagrando su mayor actividad



Un barrio de pescadores.

desde hace muchos años, dada su reconocida competencia en asuntos marítimos. Es hora que demos un toque de atención á los capitalistas para que presten su ayuda, á fin de que se fomenten como debe dicha industria, y al Gobierno para que, por medio de leyes, decretos y Reales órdenes, suprima las trabas que impiden su desarrollo.

Y, por último, unámonos todos en apretado haz para luchar mercantilmente con otros países, que de lo contrario, en día no lejano no tendrá remedio nuestro mal, si persistimos en continuar en nuestra apatía é indiferencia, tan típica en nuestro carácter. No sigamos vegetando, pensemos en el porvenir de España y despertemos del letargo, para demostrar que nos ocupamos de la patria, y ésto, como es una aspiración noble, con fe, abnegación y altruismo, no hay que dudar que con estos factores se pueden llevar á cabo grandes empresas, que serían la redención del país. Así, pues, sembremos, que no carecemos de semilla y ésta fructificará con fuerza y lozanía, si se atiende debidamente, y esto se consigue por medio de una labor intensa que haga inculcar en la mente del pueblo la afición á las cosas marítimas.

M. ROCALL.

FOR MAR Y POR TIERRA

Reparto de dividendos de Compañías navieras extranjeras. La Compañía de navegación "Elder Line limited Liverpool", ha repartido un dividendo á sus accionistas de un 50 por 100 en el año económico de 1914.

La "Elder Dempster and C.^o Ltd.", de 5 1/2 por 100.

La "Svea C.^o", de Stokolmo, de 9 por 100.

La "Hamburg Reederei Aktiengesellschaft", de 4 por 100, habiendo repartido el año 1913 uno de 12 por 100.

Stoomvaart Maatschappij Nederland, dividendo en 1914, 7 por 100.

Unión Steamship Company of New Zealand, 5 por 100.

Società di Navigazione "La Veloce", 20 libras por acción.

Società di Navigazione "Italia", 40 libras por acción.

Según el balance de la Compañía "Stoomvaar Maatschappij Nederland", de Amsterdam, ha repartido en el año económico 1914 un dividendo de 75 florines por acción de 1 000.

"The Irish Shipowners Co, Ltd. Belfast", reparte un dividendo de 5 por 100.

No especifican algunas Compañías escandinavas el detalle de su estado económico, que parece ser completamente satisfactorio, no sintiéndose afectados de manera importante por la guerra.

Tribunal de presas de Hamburgo.—El Tribunal de presas, de Hamburgo, ha dictaminado que los propietarios de mercancías neutrales embarcadas en buques echados á pique por los submarinos, no tienen derecho á reclamación ni compensación de ninguna especie.

Líneas subvencionadas.—Según leemos en *Shipping Illustrated*, existe en la República Argentina una fuerte corriente de opinión, que solicita del Gobierno el establecimiento de una línea regular de navegación subvencionada, entre aquella República y los Estados Unidos.

El puerto de Arkangel.—Según la Revista *Shipbuilding and Shipping Record*, se ha establecido ya el tráfico entre Glasgow y el puerto de Arkangel. Esta vía comercial puede considerarse como completamente nueva, y naturalmente, su aparición es debida á la inaccesibilidad de los puertos rusos del Báltico como consecuencia de la guerra; daban salida para Arkangel desde Inglaterra, aunque ninguno ha recalado todavía á éste procedente de aquel. Todo parece indicar que durante el verano ha de intensificarse mucho el tráfico en esta línea, á menos de que el éxito de los aliados en los Dardanelos la reintegraran á la escasísima importancia que tenía antes de la guerra.

La Revista "Ibérica".—Esta notable publicación, que cumple admirablemente su lema de ocuparse del progreso de las ciencias y sus aplicaciones, ha consagrado su último número á la Marina de guerra española y en él, tanto por su texto elevado y patriótico, como por las ilustraciones que lo avaloran, demuestra las grandes simpatías que siente por el poderío naval de España, que considera factor importantísimo del progreso y preponderancia de la nación.



Una noche de primavera en Paris.

Pérdidas de buques.

Según la Asociación de Seguros de Liverpool, el importe de las pérdidas de buques durante el mes de Abril del año actual, ascendió á 1.060.525 libras esterlinas. Durante el mes de Abril del pasado, la cifra de pérdidas fué de 314.000 libras. A la diferencia entre ambas asciende la que puede imputarse á las pérdidas de buques durante la guerra.

Los astilleros noruegos.—Actualmente los astilleros noruegos tienen en construcción un número de buques mercantes notablemente superior al de los anteriores años. Casi todos los barcos que se están construyendo tienen toneladas que varían entre 1.800 y 3.000 toneladas.

Los astilleros navales noruegos tropiezan con grandes dificultades para procurarse las planchas de acero necesarias para las nuevas construcciones; además los precios de todos los otros materiales empleados en la construcción naval, y sobre todo, los del cobre, han experimentado enormes aumentos.

El costo de construcción de los buques ha aumentado hasta cerca del 50 por 100.

En los astilleros de Fredrikstad, los mayores de Noruega, se encuentran actualmente en construcción 21 vapores, mientras que entre todos los restantes de dicho país hay actualmente en construcción 102 vapores, de un valor total de 44 millones de coronas. Algunas de estas nuevas construcciones se destinan al extranjero, principalmente á Suecia y á Dinamarca.

Consumo de carbón en Francia.—En tiempos normales consume Francia 60.000.000 toneladas de carbón. De diez á doce millones proceden de Inglaterra, seis de Alemania y cuatro de Bélgica. La producción normal francesa es, aproximadamente, de cuarenta millones, pero la de este año difícilmente llegará á veinticinco millones.

Nueva línea japonesa.—La Compañía "Nippon Yusen Kabushiki Kaisha", ha inaugurado un nuevo servicio, sin subvención, con cargo-boats, de 7.500 toneladas á través del Canal de Panamá.

DEL LITORAL

PUERTOS
Y
PLAYAS

Tortosa. — *La construcción del puerto.* — La prensa local refleja las buenas esperanzas que dominan en toda la región acerca de las proyectadas obras.

El puerto de refugio y mercantil, que hace pocos meses se creía una quimera de algunos hijos soñadores y entusiastas de Tortosa, se presenta en lontananza como una realidad que va tomando cuerpo con la venida del torpedero núm. 1 y el anunciado envío en otro barco de guerra de una nutrida comisión de jefes é ingenieros de la Armada para hacer estudios y proyectos sobre el Ebro y las cordilleras de montañas paralelas al mismo.

Los resultados obtenidos hasta el presente para la consecución de obra tan colosal, son debidos, principalmente, á los infinitos esfuerzos de la Liga Marítima, en colaboración con la Cámara de Comercio. Esta se propone, por la importancia de los asuntos, desplegar las mayores actividades y esfuerzos para conseguir los primeros trabajos y acelerar la construcción del puerto.

Barcelona. — *Las obras del puerto.* — Han revestido gran interés las notables conferencias sobre el puerto de Barcelona, del ilustrado Subdirector de las obras del mismo, D. José Aixelá.

En la primera conferencia, previa una exposición detallada del objeto y plan de las mismas, reseñó en detalle la historia del puerto, desde que del mismo se tiene noticia hasta la actualidad, refiriendo las múltiples vicisitudes por que ha pasado para llegar á la altura en que hoy se encuentra, y, por último, describió los medios y elementos que posee el puerto, analizando las principales características de su tráfico y movimiento y de los ingresos y gastos para demostrar su importancia, haciendo resaltar la fructífera labor realizada en todo tiempo por la Junta de Obras y la Dirección facultativa.

La segunda conferencia fué dedicada á las instalaciones de *carenado existentes en el puerto y al Dique flotante y deponente.* Expuso los datos históricos desde que nació la idea de establecer este medio de carenar los buques en el puerto hasta quedar planteado; hizo una descripción del sistema en general de esta clase de diques y de la instalación creada en Barcelona; reseñó los múltiples servicios que ha prestado dicha instalación; analizó las ventajas que presenta dicho sistema sobre los otros, y las modificaciones que se han introducido en dicha ciudad para mejorarlo todavía, y, por último, después de indicar el número de diques de esta clase y de los más similares que existen en los demás puertos, describió la ampliación que actualmente se realiza en la instalación para satisfacer con holgura las necesidades del puerto.

En la tercera conferencia trató de la *prolongación del rompeolas de Levante.* Justificó con claridad la necesidad de tal prolongación y los diversos estudios realizados; describió con todo detalle los medios y elementos empleados por el contratista para ejecutar los trabajos de acuerdo con las instrucciones de la Dirección facultativa de las obras, haciendo espe-

cial mención de las canteras y del puerto de Garraf, para la extracción y embarque de los materiales pétreos, así como también del taller de bloques y de la instalación para fabricar los grandes cajones de hormigón, que son una verdadera novedad en su género, terminando por indicar lo que son y representan para el Ingeniero esas grandiosas obras, y refiriendo las enseñanzas que se obtienen en la práctica de su construcción.

Al final de cada conferencia se proyectaron varias placas fotográficas, muy buenas por cierto, para aclarar los puntos tratados.

Nutridos aplausos y merecidos elogios premiaron la labor de tan distinguido Ingeniero de Caminos, á quien reiteramos nuestra cordial enhorabuena.

Cádiz. — *El faro de Tarifa.* — Se está procediendo á desmontar el faro antiguo para la instalación del nuevo. Provisionalmente, hasta que el nuevo aparato esté en condiciones de funcionar, se encenderá una luz de cuarto orden, cuya apariencia será la siguiente:

Carácter: un grupo de tres destellos blancos cada doce segundos.

Alcance, 16 millas; altura sobre la mar, 38 metros; altura sobre el terreno, 28 ídem. Sectores de iluminación: la luz luminosa en el mar, un sector comprendido entre 67°12' y los 287°2' (229°50').

Desaparecen el sector obscuro sobre "La Perla," y el sector que cubre el bajo "Los Cabezos," que da de luz fija roja, reduciéndose su alcance medio á 8 millas.

En la primera quincena del próximo mes de Agosto se encenderá el nuevo aparato, cuyas características serán las siguientes:

Carácter: un grupo de tres destellos blancos cada quince segundos.

Alcance, 32 millas; altura sobre la mar, 44 metros; ídem sobre el terreno, 35. Sectores de iluminación. La luz iluminará en el mar un sector comprendido entre los 67°12' y los 297°2' (229°50').

Desaparece el sector obscuro sobre el bajo "La Perla," y el sector que entre "Los Cabezos," quedará de luz fija roja, reduciéndose su alcance medio á ocho millas, hasta que se instale el nuevo aparato que se halla en construcción.

Tarragona. — *Nueva Sociedad consignataria de buques.* — Mediante escritura formalizada ante el Notario D. Simón Gramunt, se ha constituido en esta plaza una Sociedad colectiva bajo el nombre de "Boada hermanos y Compañía," continuadora de los negocios á que se dedicaba la extinguida razón social "Boada Hermanos," de cuyo activo y pasivo se ha hecho cargo.

Forman la nueva Sociedad D. Eugenio Boada y Barbé y sus sobrinos D. José y D. Juan Boada y Piqué, hijos del finado don Mateo José Boada y Barbé, la cual seguirá dedicándose á los mismos negocios que la primitiva Sociedad.



Tortosa. — Barcas arroceras.



LEGISLACIÓN Y JURISPRUDENCIA MARÍTIMAS



LEGISLACIÓN ESPAÑOLA

Sanidad marítima.—Fiebre amarilla.—Régimen de los buques contaminados.

(Gobernación). Circular 4 Mayo 1915.—Dispone «que, los buques cuyo régimen sanitario por fiebre amarilla requieran sufrirse en un lazareto, deberán ser despedidos por los Directores de las estaciones sanitarias de puertos, precisamente al de San Simón (Vigo), quedando excluido el de Mahon para los expresados casos.» (Orc. del 5 de Mayo.)

MARINA MERCANTE.

Escuelas de Náutica.—Enseñanzas de Capitanes, Pilotos y Maquinistas.—Patrones de cabotaje y pesca.

(Instrucción pública). «Artículo 1.º Las Escuelas especiales de Náutica continuarán dependiendo del Ministerio de Instrucción pública y Bellas Artes, y quedarán organizadas á tenor de lo que se dispone por el presente Decreto.

Art. 2.º Serán Escuelas oficiales de Náutica, las de Alicante, Barcelona, Bilbao, Cádiz, Cartagena, Coruña, Gijón, Málaga, Santa Cruz de Tenerife, Santander, Valencia y Vigo.

Las actuales Escuelas de Bermeo, Lequeitio, Pencia y Santurce, de fundación particular, y cualesquiera otras que puedan establecerse con igual carácter, se ajustarán á las disposiciones vigentes sobre enseñanza no oficial, y los alumnos que en ellas estudien habrán de examinarse en la Escuela oficial de la provincia respectiva.

La Escuela de San Telmo, de Sevilla, se organizará de conformidad con lo dispuesto en el Real decreto de 20 de Agosto de 1914.

Art. 3.º En el próximo proyecto de Presupuestos generales del Estado, se consignará el crédito necesario para el sostenimiento de las Escuelas oficiales de Náutica.

Las Diputaciones Provinciales ó los Ayuntamientos que deseen abonar directamente todos los gastos de alguna de las expresadas Escuelas, lo comunicarán al Ministerio de Instrucción pública y Bellas Artes, en el término de dos meses.

Art. 4.º Las Corporaciones provinciales ó municipales, según que las Escuelas de náutica radiquen ó no en la capital de la provincia, vendrán obligadas á proporcionar locales independientes, capaces y adecuados para todas las dependencias de dichos Centros docentes, y á sufragar los gastos de instalación y material y los haberes del personal administrativo y subalterno que no fueran satisfechos por el Estado.

Art. 5.º Las Diputaciones Provinciales y los Ayuntamientos que lo soliciten, podrán obtener el establecimiento de Escuelas oficiales de Náutica, con recursos propios, observando los preceptos determinados en el art. 5.º del Decreto-ley de 29 de Julio de 1874 (1).

Art. 6.º En las Escuelas de Náutica se darán las enseñanzas fundamentales para los aspirantes á Pilotos de la Marina Mercante y á Maquinistas navales.

Art. 7.º Para ingresar en estas Escuelas, es necesario haber cumplido la edad de doce años al solicitar la inscripción y sufrir un examen en la misma forma que se halla establecido para el Bachillerato.

En ningún caso se concederá dispensa de edad para el ingreso, cualquiera que sea la razón ó motivo que aleguen los solicitantes.

Art. 8.º Las enseñanzas para los aspirantes á Pilotos de la Marina Mercante, se darán en tres años académicos, y comprenderán las asignaturas siguientes:

(1) Autoriza á estas Corporaciones para crear Establecimientos docentes, previa concesión del Gobierno, siempre que acrediten que disponen de medios para ello.

Primer año.

Geografía general y comercial (alterna).
Historia de España (alterna).
Aritmética y Algebra (diaria).
Geometría plana y del espacio (alterna).
Derecho y Legislación marítima (alterna).
Dibujo lineal (alterna).

Segundo año.

Trigonometría rectilínea y esférica (alterna).
Física y Electricidad aplicada á los buques (diaria).
Elementos de Contabilidad (alterna).
Higiene naval (bisemanal).
Inglés, primer curso (diaria).
Dibujo hidrográfico (alterna).

Tercer año.

Cosmografía y Navegación, con Derrotas, Reglamento de luces y abordajes y Código internacional de señales (diaria).
Elementos de Meteorología y Oceanografía (bisemanal).
Elementos de Mecánica aplicada á los buques (alterna).
Conocimiento de las máquinas más generalizadas en los buques (alterna).

Estiba de cargas y manejo y maniobras de los buques de vapor y de vela (bisemanal).

Inglés, segundo curso (diaria).

Art. 9.º A los alumnos que aprueben todas las asignaturas que constituyen las enseñanzas para los aspirantes á Pilotos de la Marina mercante, se les expedirá por la Secretaría de la Escuela respectiva, el certificado oficial de «Alumno de Náutica», con el cual podrán inscribirse en las listas correspondientes de las Comandancias de Marina, dejando de pertenecer al Ministerio de Instrucción pública y Bellas Artes.

Art. 10. Además de las expresadas asignaturas, obligatorias para todos los alumnos, podrán establecerse, con carácter voluntario, y por iniciativa de las Diputaciones provinciales ó Ayuntamientos, las enseñanzas de los idiomas Francés y Alemán, á cargo, cada una de ellas, de un Profesor especial, retribuido con fondos provinciales ó municipales.

La provisión de estas plazas y la cuantía de su remuneración, se regirá por las mismas disposiciones contenidas en el presente Decreto, respecto á los Profesores de Inglés.

Art. 11. Las enseñanzas para los aspirantes á Maquinistas navales formarán dos años académicos, y constarán de las asignaturas que á continuación se expresan:

Primer año.

Elementos de Aritmética y Algebra (alterna).
Idem de Geometría plana y del espacio (alterna).
Idem de Física, Mecánica y Electricidad (alterna).
Dibujo lineal (alterna).

Segundo año.

Tecnología de máquinas, materiales y combustibles (alterna).

Máquinas y calderas marinas (diaria).
Dibujo de máquinas (alterna).

Estas enseñanzas se darán á horas que permitan á los alumnos trabajar en los talleres.

Art. 12. A los alumnos que aprueben todas las asignaturas que comprenden las enseñanzas para los aspirantes á Maquinistas navales se les expedirá el certificado oficial de «Alumno de Máquina», en igual forma y para los mismos efectos expresados en el art. 9.º

Art. 13. En las Escuelas especiales de Náutica se establecerán clases nocturnas, con carácter libre y gratuito, de aquellos

conocimientos elementales necesarios para los que aspiren á ser Patrones de cabotaje y de pesca.

Estas enseñanzas serán las siguientes:

Patrones de cabotaje.

Leer y escribir.
Rudimentos de Aritmética.
Elementos de Gramática castellana.
Nociones de Geografía.
Elementos de Física del mar.
Geometría elemental, con el conocimiento de áreas y volúmenes.
Elementos de Meteorología y Oceanografía.
Idem de administración y régimen del buque.
Idem de pilotaje, necesarios y suficientes para situar el buque á la vista de la costa, y trabajo de la estima en las cartas.
Maniobras de buques de vela y de vapor.
Estiba de cargas.
Reglamento de luces y abordajes.
Código internacional de señales.

Patrones de pesca.

Leer y escribir.
Rudimentos de Aritmética.
Elementos de Gramática castellana.
Nociones de Geografía.
Elementos de Física del mar.
Idem de Meteorología y Oceanografía.
Maniobras de los botes de pesca.
Conocimiento de las artes y artefactos de pesca.
Nociones de pilotaje, necesarias y suficientes para situar el buque á la vista de la costa.
Reglamentación de la pesca y de la navegación.
Reglamento de luces y abordajes.
Estas clases nocturnas, de hora y media de duración, por lo menos, se hallarán á cargo de los Profesores auxiliares, en la forma y con la distribución de enseñanzas que acuerde el Claustro.

Art. 14. A los alumnos que después de haberlas cursado obtengan, mediante el oportuno examen, la aprobación en las enseñanzas libres para aspirantes á Patrones de cabotaje ó de pesca, se les expedirá por la Secretaría de la Escuela una certificación, con objeto de que puedan presentarla ante los Tribunales de Marina.

Art. 15. Toda reforma que afecte al número, denominación y contenido de las enseñanzas que, con carácter oficial han de cursarse en las Escuelas especiales de Náutica, habrá de hacerse, en lo sucesivo, de acuerdo con el Ministerio de Marina, dada la armonía que tiene que existir entre este plan de estudios y el Reglamento de reválidas.

Art. 16. En el término de treinta días se formarán y publicarán los Cuestionarios de las asignaturas y enseñanzas, indicando el carácter, extensión y distribución del contenido que debe abarcar cada una. Estos Cuestionarios regirán para todas las Escuelas, y con sujeción á ellos, los Profesores redactarán los programas, que habrán de estar en la Secretaría de cada Centro, á disposición del público, durante el curso.

Art. 17. Serán válidos en las Escuelas de Náutica el examen de ingreso y los estudios hechos académicamente, con igual ó mayor extensión, en los Institutos generales y técnicos y demás Centros docentes que dependen del Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes.

Los Directores de las Escuelas quedan facultados para resolver, previos los justificantes necesarios y los informes que consideren precisos, las peticiones de conmutación de estudios para las enseñanzas que en aquéllas se cursan.

Art. 18. Al solicitar el examen de ingreso, deberán los alumnos abonar cinco pesetas en papel de pagos al Estado, por derechos de examen y 2,50 pesetas en metálico, por formación de expediente.

Los alumnos oficiales de Náutica satisfarán por asignatura, en papel de pagos al Estado, ocho pesetas por derechos de inscripción de matrícula y cuatro pesetas por los de examen.

Los alumnos no oficiales abonarán, además, 2,50 pesetas en metálico, por cada inscripción de asignatura, en concepto de derechos de formación de expediente.

Para los alumnos de Máquina, los derechos de inscripción, de examen y de formación de expediente, serán la mitad de los establecidos en los párrafos anteriores.

Art. 19. Los Claustros de Profesores al formar para cada

año académico el horario de las enseñanzas y el de las prácticas que de ellas se derivan, procurarán, en cuanto sea dable, la correlación de las clases de un mismo curso, estableciendo los intervalos que se estimen prudentiales para la higienización de locales y descanso de alumnos.

Art. 20. Todos los requisitos que deberán regir en las Escuelas de Náutica, referentes á periodos de matrícula, su formalización, caducidad y documentos necesarios, trámites de admisión y traslados, así como las reglas para efectuar los exámenes de asignaturas y sus calificaciones, se ajustarán á las disposiciones generales vigentes ó que se dicten para los Institutos generales y técnicos.

Art. 21. El personal académico en cada Escuela de Náutica se compondrá de seis Profesores numerarios, tres Profesores especiales y tres Profesores auxiliares.

Art. 22. Los Profesores numerarios y las enseñanzas que tendrán afectas, serán:

Cosmografía y Navegación.

Cosmografía y Navegación, con Derrotas, Reglamento de luces y abordajes y Código internacional de señales.

Elementos de Meteorología y Oceanografía.

Estiba de cargas y manejos y maniobras de los buques de vapor y de vela.

Mecánica.

Elementos de Mecánica aplicada á los buques.
Conocimiento de las máquinas más generalizadas en los buques.
Tecnología de máquinas, materiales y combustibles.
Máquinas y calderas marinas.

Matemáticas.

Aritmética y Álgebra.
Geometría plana y del espacio.
Trigonometría rectilínea y esférica.
Elementos de Aritmética y Álgebra.
Idem de Geometría plana y del espacio.

Física.

Física y Electricidad aplicada á los buques.
Elementos de Física, Mecánica y Electricidad.

(Se concluirá.)

JURISPRUDENCIA ESPAÑOLA

CONSEJO SUPREMO DE GUERRA Y MARINA.

Polizonaje (estafa).— Hechos que constituyen este delito.

“Resultando que el día 14 de Septiembre de 1914, después de fondear en el puerto de Cádiz, procedente de Málaga, el vapor correo de la Compañía Transatlántica *Manuel Calvo*, fueron sorprendidos... que clandestinamente habían penetrado á bordo en el segundo de dichos puertos y en la misma forma trataron de salir del buque, alegando como disculpa de encontrarse en aquel lugar sin el correspondiente billete de pasaje, que entraron en el *Manuel Calvo* con el propósito de visitarlo y que les sorprendió la salida del buque;

Considerando que tanto la forma en que los procesados trataron de salir del mencionado vapor en el puerto de Cádiz, como la circunstancia de haber permanecido ocultos durante la travesía, evidencian que maliciosamente ejecutaron los hechos de autos, defraudando de este modo á la Compañía propietaria del buque;

Considerando que en la ejecución de estos hechos no concurren circunstancias modificativas de la responsabilidad y que el precio del pasaje de tercera clase en el trayecto recorrido, es de diez pesetas con cincuenta céntimos.

Visto lo dispuesto en el art. 554 y demás de general aplicación del Código Penal y ley de 17 de Enero de 1901,

Se revoca la Sentencia dictada por el Consejo de Guerra celebrado en San Fernando el día 26 de Febrero último, y se condena á... como autores de un delito consumado de estafa, previsto en dicho artículo, á la pena de multa en cantidad de diez pesetas á cada uno, sufriendo en caso de insolvencia la prisión subsidiaria correspondiente, y siéndole de abono todo el tiempo sufrido en prisión preventiva.” (Sentencia de 30 de Abril de 1915.)

G. G. P.

NAVEGACION FLETES MERCADOS

MOVIMIENTO MARITIMO

Vapores correos españoles de Pinillos, Izquierdo y C.ª, de Cádiz.—SITUACION DE SUS BUQUES EN 12 DE JUNIO: «Príncipe de Asturias», en Barcelona.—«Infanta Isabel», en Buenos Aires.—«Barcelona», de Valencia para Cádiz el 12.—«Cádiz», en Cádiz.—«Valbanera», en Barcelona.—«Catalina» de Habana para Canarias el 11.—«Conde Wifredo», de Cádiz para Barcelona el 12.—«Pío IX», en Habana.—«Martín Sáenz», de Cádiz para Santiago de Cuba el 5.—«Balmes», de Cádiz para Canarias el 12.—«Miguel M. Pinillos», de Cienfuegos á Orleans el 11.

MERCADO DE MINERALES Y METALES

Carbones.—En Barcelona: Asturias cribado, de 70 á 75 pesetas; ídem menudo, de 55 á 60; Cordiff superior, de 85 á 90; antracita Cobbles, de 98 á 102. En Cardiff: de vapor grueso, 2.ª calidad, de 35 á 36 ch.; ídem seco superior, de 34 á 35 ch.; ídem fd. ordinario, de 30 á 31 ch. En Glasgow: «Best Hamilton Ell», de 16.3 á 16.9.

Hierros y aceros.—En Glasgow: fundición Cleveland, de 65.4 á 65.9 ch.; Midlesbro, Cleveland, núm. 3, á 65.3 íd.; mezclados de hematites, á 102.6. íd. El mineral de hierro, el mejor rubio Bilbao, cotiza en Midlesbro á 28 ch., con 50 por 100 hierro.

Cobre.—En Londres: Standard, 82.17-6; electrolítico, 90.10 á 91; Best Selected, 91 á 92 lib. En París: 245,50 francos los 100 kilogramos, el lingotes, placas y catodos. En Nueva York, el electrolítico, 19 1/2 centavos libra.

Plomo.—Londres: el inglés, 24.15 libra; el extranjero, 23.15. En París: 64,50 á 71 francos los 100 kilogramos, marcas ordinarias. En Cartagena, 73 á 74 reales quintal.

Cinc.—Londres: 97 libra; París, buenas marcas, 265 francos los 100 kilogramos; extra puro, 295 íd.

Plata.—Londres: 23.3/8 p. onza inglesa la Standard, y 25.0/32 la fina.

NOTAS COMERCIALES

El abastecimiento de carbón de España.

Este asunto sigue siendo objeto de preocupación, y con mucho motivo. El Gobierno todavía no ha adoptado determinaciones por su cuenta, pero está haciendo una estadística de existencias en todas las provincias y recoge datos de ofertas de carbones de los Estados Unidos para que puedan utilizarlos los consumidores y almacenistas. La Dirección general de Aduanas ha publicado el siguiente aviso conteniendo ofertas de casas americanas.

American Manufacturers Export Association (156, Broadway, New-York).—Ofrece antracita sin fijar precio, y desea entrar en relaciones con los importadores españoles.

C. P. Burtner Coal Company.—Carbones bituminosos, á 2,50 dólares por tonelada bruta, franco bordo en Baltimore ó Philadelphia, y tres dólares por igual unidad á bordo en New York.

Hartmell Lester Clitter (núm. 1, Broadway, New York).—**Broken**, 4,50 dólares por tonelada de 2.240 libras; **Eggy Store**, á 4,75 y **Chesnut**, á cinco, franco bordo en Philadelphia.

The C. G. Blake Company (Cincinnati).—A 13 dólares por tonelada de 2.240 libras, franco bordo puerto español en el Mediterráneo.

Gano, Moore & Company-Philadelphia (P. H.).—Esta casa telegrafía en 17 de Mayo indicando que cotiza cargamentos de Pocahontas **Steamcoal** y Westmorland **Gascoal**, á 56 chelines tonelada, franco bordo puerto español é inmediato embarque.

A 68 pesetas parece que le sale en Bilbao á la Sociedad de Altos Hornos una partida de 8.000 toneladas de menudos de cok que ha pedido para prueba. Las Compañías de ferrocarriles han contratado también carbón americano, siendo el contrato de la Compañía del Norte de bastante importancia.

Respecto á combustibles ingleses, nuestros informes son que la prohibición de exportar ha influido poco ó nada en los embarques para España, pues *hasta ahora* aquel Gobierno concede las licencias con toda clase de facilidades. De todos modos, los suministros de Inglaterra á nuestro país son insuficientes, ya que están reducidos á una mitad ó menos de lo normal.

Exposición de Barcelona de 1917.

Este Certamen tendrá carácter de internacional y universal, para exhibir las diversas ramas de la industria eléctrica y los variados aspectos de la actividad económica nacional; su emplazamiento definitivo será en la montaña de Montjuich, adquiriendo terrenos que luego serán destinados á parques, y para su adquisición se aplicarán las disposiciones de la ley de expropiación forzosa; la superficie ocupada será de 200.000 palmos, y además se realizarán reformas urbanas en toda la ciudad.

Respecto al presupuesto, el capítulo de gastos alcanza 40 millones de pesetas, y el de ingresos, prescindiendo de las subvenciones de 10 millones de pesetas cada una, que con el carácter de anticipo han concedido el Estado y el Ayuntamiento de Barcelona, llega á la suma de 25 millones de pesetas. Se prevé, pues, un déficit inicial de 15 millones de pesetas, que habrá de ser soportado por mitad entre el Estado y el Municipio.

El Consistorio municipal aprobó la Memoria, proyecto y presupuesto tal como venía formulado por la Junta directiva, á la que se confirió amplias facultades para las modificaciones y ampliaciones que crea convenientes, incluso para la adquisición de terrenos dentro del área de la Exposición y para disponer de los fondos provenientes de la subvención votada por el Ayuntamiento.

¿Por qué no tiene España Marina?

Cada habitante de España gasta al año:

EN MARINA

Cuadro I



Ptas. 1'70

EN LOTERÍA

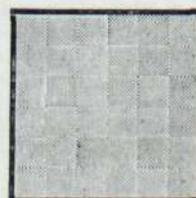
Cuadro II



Ptas. 8'70

EN TOROS

Cuadro III



Ptas. 10'90

Por amor a España, que es carne de nuestra carne y sangre de nuestra sangre, y a la que debemos adorar como se adora a una madre, pedimos un momento de reflexión ante la contemplación de estos datos tristísimos.

Colocados como están, representan LA ESPAÑA QUE MUERE.

El día en que los números se inviertan o cambien, LA ESPAÑA QUE NACE, y deben llevar en el corazón grabada los buenos patriotas.

No hay más madre que una, ni más Patria para nosotros que España, sobre cuyos futuros destinos llevamos henchida el alma de esperanza y de fe.

Eugenio Agacino

CRÓNICA GENERAL

20 Junio 1915

Ha dado principio la jornada regia en la Granja. A las diez de la mañana del día 16 estaba organizada la expedición, y una hora después, estrenando un magnífico automóvil, salió la Reina doña Victoria Eugenia para aquel Real Sitio con la duquesa de San Carlos y el duque de Santo Mauro; momentos después, y en otro carruaje, partieron el Comandante General de Alabarderos y Jefe de la Casa Militar del Rey y los ayudantes de S. M., y en otro el jefe de la Facultad de Medicina de la Real Casa y un caballerizo. A los once y media partió el Rey D. Alfonso XIII en otro automóvil que manejaba S. M., que iba con la Princesa de Salm-Salm. Por último, en otro carruaje salió el jefe de jornada en funciones de jefe superior de Palacio, marqués de Viana. Despidieron á SS. MM. en el zaguán de la Puerta del Príncipe, la Reina doña María Cristina, las Infantas doña Isabel, doña Luisa y la duquesa de Talavera, los Infantes D. Carlos, D. Fernando y D. Alfonso y el Príncipe D. Raniero y alto personal palatino. Los expedicionarios llegaron sin novedad á la Granja poco después de la una de la tarde, siendo recibidos por los Gobernadores civil y militar de Segovia, el Obispo y Cabildos de la Catedral y Colegiata y los jefes y oficiales de Alabarderos francos de servicio.

El Príncipe de Asturias y los Infantitos hijos de los Reyes salieron para San Ildefonso al día siguiente, llegando con toda felicidad á dicho Real Sitio. El Rey vendrá con frecuencia á Madrid para despachar con el jefe del Gobierno y presidir los Consejos de Ministros que sean necesarios.

El de la mendicidad es en Madrid el problema eterno é insoluble por la obcecación en que están los poderes locales de pretender que se solucione por sí mismo ó á lo sumo con la ayuda del vecindario, que se ha persuadido ya de la inutilidad para extinguir tan vergonzosa plaga, de las Juntas semificiales, verdaderos centros ó enjambres burocráticos que viven al calor de la limosna más ó menos disimulada. Mientras en los presupuestos provinciales y municipales no figure una partida especial para extinguir la pobreza callejera que, más que un infortunio, es una industria, por cierto no de las menos



lucrativas y desprovista por completo de molestias y gabelas, será imposible que se eviten al transeunte y al indígena las insostenibles molestias de la mendicidad, que no desaparecerá con disposiciones oficiales, artículos quejumbrosos de la prensa ni admoniciones de ningún género. Para mayor angustia, ahora ese malestar se complica con el filantrópico y por todos conceptos piadoso propósito de protección á la infancia desvalida, que tiene grandes protectores y valedores teóricos y aun rimbombantes, pero de escasa efectividad, y todo ello se traduce en el triste y deplorable espectáculo que de día y de noche, á todas horas, ofrece la villa del Oso y del Madroño con el vivero de pordioseros malhumorados y exigentes; madres doloridas que ofrecen á la conmiseración nenes chiquitos, probablemente alquilados, raquíticos y mal olientes que sacan los céntimos y agotan la paciencia del infeliz habitante de la capital de España.

No de ahora, sino de tiempo inmemorial, sabe todo el mundo que una de las cosas ó servicios ó funciones públicas que resultan más caras é inciertas en España es la administración de justicia, que el vulgo sintetiza en la conocida maldición del jitano: "Pleitos tengas y los ganes". Dentro de la serie infinita de reformas y programas de política, ha saltado ahora la de abaratar la justicia con procedimientos no nuevos ni aranceles asequibles al bolsillo del más humilde litigante, sino más bien con la recta intención de ensanchar el radio de acción de la burocracia judicial, que es la verdadera polilla de ese ramo ó rama, de ese servicio ó función ó administración pública ó como se la quiera llamar, á fin de ir venciendo poco á poco la prevención tradicional á meterse en discordias que sólo determinan mamotretos notariales, protocolos inmensos, montañas de papel sellado, lluvia de preceptos, torrentes de jurisprudencia contrapuesta, y, en una palabra, espesa ó tupida red en que se ven capturados los infelices que parapetados bajo la garantía de un derecho hacen lo posible y lo imposible por hacerlo prevalecer con sentencias, alegatos y autos de justicia, que como chaparrón inagotable fluyen de los pleitos. Podrá abaratare, como dicen, la justicia, pero habrá que verlo para creerlo, porque en esta tierra de garbanzos todo es condicional, acomodaticio é industrial.



La gastronomía es, sin duda alguna, rama importante del progreso modernista, y en los países más adelantados ocupa lugar preferentísimo. En Nueva York, donde se rinde culto á todo cuanto puede contribuir al mejoramiento moral y material de la raza, se ha establecido un Instituto de Cocina con todos los elementos, aparatos y menesteres indispensables, casi con honores de Universidad culinaria, para la enseñanza del



delicadísimo arte de guisar, y á él acuden damas de todas las clases sociales que desean aprender esa importante carrera, que consiste en propocionar al hombre los platos más exquisitos, más saludables, más sanos y más convenientes á su salud, que han de nutrirle. El cuadro de profesores y profesoras es verdaderamente escogido; los fogones, cacerolas, sartenes y demás adinículos culinarios, la última expresión del progreso industrial; los métodos de calefacción, condimento y reposaría el *summum* de la ciencia culinaria.

Aun cuando aparentemente parezca algo cómico todo esto, constituye, sin embargo, lo más grave y serio del régimen de-

místico, ya que de una buena cocina depende la salud, la felicidad, la alegría y hasta la fortuna de las familias, que atendiendo con esmero á cuanto se relaciona con el estómago y la nutrición, echan las bases, si así puede decirse, al progreso de la humanidad; así, pues, el Instituto de la Cocina de Nueva York es una institución que deben copiar todas las naciones.



Con la de San Antonio, que es el patrono de las niñas bonitas que quieren novio, según expresa el viejo cantar, ha comenzado la serie de verbenas, animadas y características del Madrid bullanguero y popular. La escasez de atractivos campestres que singulariza á la capital de España, pobla-



ción enorme pero cuyas afueras no respiran el perfume de las flores, ni huelen á tomillo, ha hecho que las verbenas madrileñas sean algo especial y completamente diverso á lo que en otras grandes poblaciones son esta clase de fiestas. Los principales elementos de una verbena son aquí el organillo ó piano de manubrio, los farolillos á la veneciana, las churrerías al aire libre, que sofocan la atmósfera y el baile "agarrao". Ahora son los chulos y las modistas los tipos populares de la verbena, como en otros tiempos lo fueron los chisperos y manol-

las, pero variando la forma, el fondo siempre es el mismo y se desborda en alegría para festejar el santo titular, que es unas veces, como ha sucedido ahora, San Antonio bendito; otras la Virgen del Carmen, Santiago Apostol, San Lorenzo el de las parrillas, etc., etc. Como las verbenas son fiestas veraniegas nocturnas, resaltan en ellas los tientos de albahaca, los claveles dobles, los "torraos" y los buñuelos, y la gente joven, que disfruta de las expansiones propias de la poca edad, no de sol á sol, sino á la inversa, esto es, desde que desaparece hasta que vuelve, rasgando los misteriosos encantos nocturnos.



La caprichosa moda aprovecha todas las ocasiones para manifestarse, por tétricas ó ridículas que sean, y así se explica que de la obsesión fatídica de los gases asfixiantes haya hecho la gente elegante de la capital británica un motivo de exhibición. Dichos gases, que resultan de la explosión de las bombas arro-



jadas por Zeppelines y aviones, son, naturalmente, sumamente nocivos para la salud, y han dado origen al empleo de unos respiradores de que los timoratos se proveen para librarse de su acción perniciosa. En un principio sólo utilizaban esa especie de bozal las personas que tenían absoluta precisión de salir á la calle y transitar por las zonas ó sitios peligrosos, pero la moda los ha generalizado y ya los lleva todo el mundo, incluso las más elegantes damas, y no para circular por los sitios donde pueda haber algún riesgo, por remoto que sea, sino

para ir al teatro, á paseo y aun á los bailes de sociedad.

Según los describe un corresponsal, los respiradores se venden en casi todas las tiendas, y los hay bonitos, coquetones, á base de seda azul ó rosa, para las mujeres bonitas, que no renuncian á serlo ni aun entre los mayores peligros de la guerra, y los hay también feos, terribles, espantosos, como las máscaras de la tragedia clásica, oscilando su precio desde un chelín hasta media guinea. Si no hay gases mefíticos, esos respiradores pueden servir para evitar los amigos molestos, el sastre, el zapatero ó, en último caso, la patrona de huéspedes.



Las corridas de toros organizadas por la Asociación de la Prensa tienen siempre para el público un atractivo especial, que, naturalmente, redundará en beneficio de los filantrópicos fines que nuestra Sociedad persigue, y ello es de agradecer, porque demuestra que existen lazos misteriosos, pero efectivos, de simpatía entre los concurrentes á esa función especial y los periodistas, que consagran sus esfuerzos y aptitudes á complacer al público escribiendo las hojas diarias en que se consignan todos los principales

acontecimientos que ocurren en el mundo.

Todos los años, en cuanto se anuncia la corrida de la Prensa, que así se denomina generalmente, se agotan rápidamente las localidades. No discute el público ni el cartel, ni las condiciones del ganado, ni siquiera los precios; la confianza es absoluta en la manera como la Asociación organiza el espectáculo, al que se asiste con verdadera satisfacción.

Este año esa confianza se ha evidenciado, si cabe, de un modo más expresivo, y es que el público está persuadido de que la Asociación, aun cuando desea, naturalmente, que el rendimiento para beneficiar á los compañeros desvalidos ó enfermos sea lo más copioso posible, no intenta explotar la afición á los toros, sino que procura servir al público proporcionándole lo más selecto en los elementos que entran á formar el espectáculo.

A todos hay que agradecer los magníficos resultados que la Asociación de la Prensa obtiene para los piadosos fines que persigue organizando su corrida anual de toros: al público, á los toreros y hasta á la autoridad competente.



La imaginación colectiva se muestra un tanto alarmada ante la posibilidad de que el terrible huésped del Ganges, como en el "argot", periodístico se denomina al cólera, pueda visitarnos este verano, pues ya se indica que por la Europa Central anda rondando; y como existe, más que el temor, la preocupación de que por las tragedias de la guerra internacional, tan intensa, encuentre esa epidemia material abundante para su exacerbación, dicha posibilidad no es del todo injustificada. En otras épocas á las guerras sucedían las pestes; pero es porque no disponía la ciencia de tan enérgicos recursos profilácticos ni la defensa sanitaria se podía ejercer tan intensamente como al presente. La higiene pública es además mucho más efectiva que antes y con los rápidos medios de comunicación telegráfica de que se dispone, antes de que pueda presentarse el cólera hay medio de prevenirse contra él, con tanta más seguridad cuanto las autoridades pueden aplicar inmediatamente recursos y material abundante para la desinfección, que prontamente utilizados son el enemigo mayor que tienen las epidemias, así es que sin dejar de haber alarmas por esa desagradable eventualidad, no son tan agudas como en otros tiempos.



Santiago Arambiles

Luis Garcia