Año LVII — Franqueo concertado — Viernes 27 Abril de 1917 — Teléfono número 1[illegible] — Núm. 17.279

# El Eco de Cartagena

DECANO DE LA PRENSA DE LA PROVINCIA — SEGUNDA EPOCA

## Mosaico Trágico

Consagré ayer una gran parte de mi cuotidiano trabajo para EL ECO, a comentar el sustancioso y significativo artículo, que el académico y publicista francés Mr. Gabriel Honnataux, publicó hace unos días en el diario parisién «Le Figaro» y en el que con sus *puyitas de estilo amenazador y todo nos empuja suave y cariñosamente* a formar en las legiones de los campeones de la Libertad, del Derecho, de la Civilización y la Justicia, que según dicho escritor luchan por el advenimiento de las grandes democracias contra las tiránicas y odiosas autocracias militares, al mágico conjuro del único santo y seña de la futura humanidad.

El deber de español y escritor honrado y sincero, me obliga hoy a ocuparme de otro artículo lírico, armonioso y *musical* que otro célebre literato francés, el famoso Gustavo Hervé, lanza hoy en otro gran diario francés, en la «Victoire», *como toque de llamada a España* para que empuñemos las armas, en pro de la *Santa causa de la Redención Mundial*, enardecidos por los acordes de un himno triunfal, al que llamaremos con las mismas palabras que Gustavo Hervé emplea en su estrofa más épica y más fervorosa:

¡Por el sagrado egoísmo de la fraternidad latina!

¡Que bonito! ¿Verdad?

*¡Por el sagrado egoismo de la fraternidad latina!*

¡Pero es el caso que esa apelación de Don Gustavo a la fraternidad latina suena en nuestros oídos y repercute en nuestro corazón y en nuestra alma de españoles, como un requerimiento a nuestra memoria y como un *toque de atención* a nuestro patriotismo honrado, sincero y sano.

Cuando nuestra hecatombe colonial, de dolorosa y perdurable recordación, los Estados Unidos de Norte-América, consumaron con nosotros su *gloriosa obra* de despojo y *de lo demás*, creyó España que encontraría amparo en sus hermanos latinos, pronunciando esas mismas palabras, que ahora pronuncia Gustavo Hervé desde las fulmíneas columnas de «La Victoire».

¿Y no recordáis ya lo que pasó?

Los ecos de nuestras invocaciones se perdieron en el vacío de la indiferencia y de la hostilidad.

*¡Los pueblos débiles que mueran!* exclamó alguno en el idioma de Shekaspeare y de Lord Byron.

Y nuestros hermanos latinos, se hicieron solidarios con su silencio de aquella sentencia cruel y cuando el atropello se consumó, solo una voz resonó, rotunda, terminante y justiciera, exclamando en el áspero lenguaje de Goethe y de Bismark.

*¡Eso es una iniquidad, un atropello y una infamia!*

No, don Gustavo; aquí ese grito de fraternidad latina suena más como marcha fúnebre que como marcha militar.

¡No, don Gustavo!

¿Que concepto tiene usted formado de los españoles?.

Por mucha *fraternidad latina* que usted invoque, no podemos nosotros formar un color más en ese policromo mosaico de cipayos, de senegaleses, de argelinos, de *pieles rojas*, y *anamitas* que se agrupan hoy, alrededor de la *fraternidad latina*.

¡Colás pero no tanto! como decía aquel personaje de «El Cabo 1.°».

Porque cándido tendrá que ser, quien suponga que luchan por la civilización y la Libertad, los que nada tienen de civilizados ni de latinos.

Los que llevan marcados en su frente la señal de la barbarie y en sus espaldas las huellas del látigo del servilismo, de la esclavitud y de la tiranía.

¡No don Gustavo, no puede ser!

¡De ese mosaico de carne de cañón no formaremos parte los nietos del Gran Capitán, de Daoiz y Velarde y de Agustina de Aragón.

*Juan de España*

Cartagena, 27-4-1917.

### Camino adelante

## Torpedeamiento de la voluntad nacional

Dos aspectos examinan los periódicos aliadófilos e intervencionistas al tratar del torpedeamiento de buques españoles: el de la imposibilidad de que nuestro país viva aislado por paralización de su comercio marítimo y el de las ofensas al honor nacional.

Vamos a lo primero.

España hacía un gran comercio con Alemania, sobre todo en exportación de frutas e importación de innumerables productos industriales, de los que hoy carecemos. Inglaterra nos prohibió en absoluto ese tráfico, amenazándonos con cañonear o apresar nuestros buques si entrábamos en las zonas prohibidas. ¿Se recuerda alguna protesta contra tal imposición, origen de la ruina y de la miseria de los pueblos de Levante? Nos resignamos entonces y nos resignamos más tarde cuando al tratar con el Gobierno de Berlín para nuestro libre tráfico con Inglaterra dijo aquél que no lo entocpeceria si el Gobierno de Londres garantizaba a su vez la libertad del comercio de frutas a cambio de carbón con Alemania. Inglaterra se negó en absoluto y no hubo protesta.

Esta negativa sistemática de la Gran Bretaña trajo como consecuencia el contrabloqueo alemán, que ha disminuído, naturalmente, las zonas de libre navegación, pero que no las ha cogado en absoluto, pues que está libre, por parte de Alemania, la ruta a los países neutrales y el camino de América.

Si sumisos acatamos la orden de Inglaterra, y nuestros buques no han navegado por las zonas prohibidas desde que ella las señaló, ¿por qué nos hemos de empeñar ahora en lanzarnos a las zonas que Alemania considera prohibidas?

¿Hay lógica en eso? ¿La de nuestra necesidad? Está bien. Pero vamos a cuentas y razonamientos.

Los intervencionistas y los aliadófilos buscan únicamente la defensa de nuestros intereses, amenazados por las restricciones a nuestro comercio marítimo, y la encuentran en ir contra Alemania.

Pues ya hemos roto las relaciones diplomáticas con Alemania y hemos llegado al estado de guerra, si ustedes quieren.

Ahora, ¿qué pasa? ¿Tienen más facilidades los buques españoles para navegar por las zonas prohibidas? No; tendrán menos; porque ya no podrán navegar siquiera por la ruta de los países neutrales, ni tendrán libre el camino de América, ni podremos comunicarnos con nuestras provincias marítimas, ni podremos ir a nuestras posesiones de Fernando Póo, ni estará libre para nuestros barcos la navegación entre España y la costa de Marruecos, ni la navegación de cabotaje en nuestras costas podrá hacerse tranquilamente. Pero es más; desde ese momento, no nos quedará ni siquiera el derecho de protesta y de reclamación que hoy ejercitamos, porque seremos unos beligerantes como los otros, sometidos a la dura ley de la guerra.

¿Creen acaso los intervencionistas y los aliadófilos que apenas rotas nuestras relaciones con Alemania van a desaparecer de los mares los submarinos germanos?

¿Es esto discurrir con lógica, o es gana de llevarnos a una aventura que añada a las dificultades presentes los horrores de un total y absoluto aislamiento, incluso entre España y los territorios nacionales donde viven con nuestro auxilio millones de españoles?

Piénselo seriamente el Gobierno; mediten sobre ello y midan su enorme responsabilidad los que intentan llevarnos a esa aventura.

Y viene el otro aspecto: el de las ofensas al honor nacional.

Si nosotros lo creyéramos lastimado, con mayor ardimiento que los intervencionistas excitaríamos al país para que lo defendiese y procuraríamos derribar a cualquier Gobierno que vacilara un solo minuto entre el mantenimiento del decoro patrio y consideraciones de mezquino interés egoísta.

El honor está siempre por encima de toda conveniencia. Ante un ultraje a España, sea quien fuere el que se lo infiera, ya no pensaríamos en la ruina, ni en la destrucción, ni en el aniquilamiento. Pacifistas como somos, no retardaríamos un solo instante la obligación de pedir al Gobierno que nos permitiera empuñar un fusil en defensa de nuestra Patria. Conste así.

Pero eso sería ante un ultraje, ante una ofensa al honor nacional.

Y el honor nacional no puede estar representado nunca por los que violan las leyes de su país y desobedecen los mandatos de su Gobierno.

El cañoneo del «Cabo Blanco», de no haber existido las explicaciones y las excusas del comandante del submarino alemán, sería un caso de llegar a la reclamación y a la defensa hasta los últimos límites, hasta la ruptura diplomática y hasta la declaración de guerra.

Pero en otros aspectos... ¿Es que lo publicado en la «Gaceta» no tiene ya valor ni para el mismo Gobierno? ¿Cuántas declaraciones de neutralidad han aparecido en las columnas del periódico oficial? ¿Y qué se dice en ellas?

Que perderán la protección del Gobierno de España y quedarán sometidos al castigo de los beligerantes, a más de las responsabilidades que por las leyes del Reino les correspondan, todos los ciudadanos que realicen actos contrarios a la neutralidad.

Y por si eso era poco, hay una disposición oficial del Ministerio de Marina que dice así:

**«Los buques neutrales que naveguen en los parajes en cuestión (en la zona de bloqueo) lo harán a su propio riesgo y peligro.»**

Quien contravenga el mandato, ¿puede representar el honor nacional?

Eso no se puede decir en serio, mucho menos cuando hay un buque español que teniendo España el conflicto de los transportes no se atreve a ir de nuestros puertos a los de países en guerra y nos infiere el agravio de engancharse en una caravana extranjera para comerciar entre dos países extranjeros.

No los beligerantes, el Gobierno de España debió imponer su sanción severa al abuso que significa emplear el pabellón nacional para esos fines y en estos momentos.

(De *La Acción*)

## Gloria a Peral

La frase que encabeza estas líneas circula en estos momentos por todos los labios cartageneros; y es por la satisfación que experimentamos al tener entre nosotros al primer submarino español, cuyo nombre honra de muy señalada manera a su inventor y hermano nuestro Isaac Peral, que pudó llevar a nuestra madre España ese arma que hoy día aterra al mundo entero.

Imponente resultó la entrada del submarino. El tiempo parecía que se asociaba a la magnificencia del acto. Ese día no debe borrarse de la mente de todo aquel que sienta algo de cartageneriamo.

Y ahora voy a dirigir un ruego a nuestras autoridades, diputados y senadores:

Ya tenemos entre nosotros al primer submarino español; debe trabajarse para que sea en este puerto en donde se verifique el abanderamiento del mismo e invitar al Rey y al ministro de Marina para que con su presencia realcen el acto y al ser posible que en ese mismo día se coloque la primera piedra del monumento con que las venideras generaciones ha de recordar a Isaac Peral, como héroe, como bizarro marino y como amante de su Patria, a la que dedicó todos sus desvelos por engrandecerla y colocarla al nivel de las mayores naciones del mundo.

*Rafael García y Sala*

## EL SUBMARINO "ISAAC PERAL"

Como es elsabido, «Peral» es el primero de los de la ley de Escuadra de 17 de febrero de 1915, que autorizó al Gobierno para contratar 28 sumergibles de los tipos y características que fijara el Ministerio de Marina, teniendo en cuenta los servicios que cada unidad o grupo esté destinado a prestar.

Desgraciadamente, era imposible contratar esos buques en los principales países constructores, pues tanto Alemania como Inglaterra y Francia se encontraban ya en aquella fecha en la actual guerra, y con la entrada en ella poco tiempo despues, de Italia, quedaron de hecho anulados todos los astilleros europeos, a los que habíamos podido dirigirnos para construir los sumergibles. La importancia de estos se revelaba, sin embargo, cada vez con más fuerza en la guerra marítima, y como por otra parte el personal de los sumergibles necesita para manejarlos con acierto un largo período de aprendizaje y adaptación, tanto en la oficialidad como en los maquinistas y timoneles, no era posible, sin graves perjuicios, dilatar indefinidamente el cumplimiento de la autorización que las Cortes habían concedido.

Por esas razones, y aun reconociendo los grandes adelantos que en otras naciones, y especialmente en Alemania, deben haber experimentado los submarinos, efecto sobre todo del adelanto industrial y de la inmensa experiencia alcanzada en la intensa labor que están llevando a cabo, creyó el ministro de Marina conveniente dirigirse a los Estados Unidos para la adquisición de un tipo de sumergible que, si no el tipo perfeccionado resultado de la guerra actual, fuera por lo menos tan perfecto como puede producirlos aquel país y pudiera servir, por tanto, con otros análogos para ir formando el personal competente y desarrollando la organización a lecuada.

Tal fué la razón de encargar el «Peral» a los Estados Unidos, y su tipo representa lo mejor que hace un año podía allí construirse, como se desprende de la siguiente información que traducimos literalmente de la revista *Scientific American*, advirtiendo sin embargo, que varias de las características que cita no son completamente exactas.

«La Compañía Electric Boat acaba de construir en sus talleres de Quincy un hermoso submarino, el «Isaac Peral», que representa el último adelanto en el arte de la construcción de submarinos en los Estados Unidos.

El barco tiene unos 60 metros de eslora, y la Casa constructora dice que su tamaño y dimensiones pueden compararse a los del submarino alemán «U-53» que estuvo en Newport el verano pasado y atacó después a varios buques que navegaban cerca de nuestras costas. La misma Compañía afirma que puede clasificarse como perteneciente al tipo de 800 toneladas; pero nos parece que no es suficiente su tamaño para responder a las exigencias que los técnicos del ministerio de Marina consideran indispensables en un submarino de alta mar de 800 a 900 toneladas de desplazamiento.

La velocidad del barco es de 15 millas navegando con los motores de explosión en superficie, y de 10'5 cuando emplea los eléctircos para navegar sumergido. Se dice que su radio de acción en superficie es de más de 5.000 millas, y que sumergido puede recorrer 100 sin volver a la superficie.

Para navegar sobre el agua y para cargar las baterías de acumuladores, lleva el «Peral» dos motores Diesal que desarrollan cada uno 600 caballos, construidos en los talleres «Groton» de la Compañía «Electric Boat». Según esta Compañía, el submarino de carga «Deutschland» tiene una fuerza total de 900 caballos solamente, y por tanto, el «Peral» tiene un margen muy considerable de velocidad sobre el barco alemán.

El armamento del «Peral» consiste en cuatro tubos lanzatorpedos a proa y un cañón de 7,5 centímetros de tiro rápido, montado para emplearlo contra buques que naveguen en superficie y rechazar los ataques de los acromóviles. Este cañón vá instalado inmediato a la cara de proa de la torre de mando.

A popa de la cámara de torpedos está la de oficiales. A fin de conservar secas estas cámaras y evitar las condensaciones en los mamparos, están revestidas de corcho, y las experiencias verificadas durante las navegaciones hechas en el pasado invierno, probaron que estos departamentos se conservan calientes y confortables.

A popa de la cámara de oficiales está el departamento de maniobras, el cual, naturalmente, está situado casi en el centro del buque y precisamente bajo la torre de mando. Allí están en lugar visible indicadores, aparatos de medida, y las diversas ruedas y palancas que se emplean para el manejo del buque.

Este se gobierna eléctricamente por medio de una palanca relativamente pequeña que puede compararse, por sus dimensiones, a la palanquilla que llevan los volantes de los automóviles. La tripulación duerme en literas que se abaten contra los costados del barco cuando no se utilizan, y se cocina en una estufa eléctrica. Todas las instalaciones para la vida y comodidad de la tripulación están estudiadas con gran crítica, y se han dispuesto en el menor espacio posible para dejar lugar más espacioso a los oficiales y a la gente.

La construcción del «Isaac Peral» ha durado poco más de doce meses, habiéndose llevado a cabo en Quincy y en los talleres de Groton, la del casco y máquina, respectivamente.»

Hasta aquí el *Scientific American;* a continuación completamos y rectificamos las características citadas en la forma anterior:

Eslora entre perpendiculares de fuera a fuera.—60, 10 metros.

Máxima manga sobre defensa.—4,81 metros.

Puntal desde el centro de la quilla a la cara alta de la cubierta de la superestructura. 5,16 metros.

Calado desde la superficie del mar al canto de la quilla.—3,86 metros.

Altura de la obra muerta hasta la cubierta de la superestructura.—1,81 metros.

Desplazamiento sumergido incluyendo las partes estancas.—742 toneladas.

Desplazamiento sumergido excluyendo las partes no estancas.—686 toneladas.

(De la *Revista General de Marina*)

## De Sociedad

**Los que viajan**

Después de haber permanecido unos días en Lorca, ha regresado a ésta acompañado de su esposa e hijo, nuestro amigo don Simón Benítez.

—Marcharon a Alicante don Luís Maestre y don Emilio Marts.

—De Barcelona ha llegado el comerciante de aquella plaza don Francisco Torredadia.

**Letras de luto**

En la iglesia parroquial de Santa María de Gracia se han celebrado esta mañana a las once una solemne misa de Requiem por el descanso eterno del alma del que en vida fué nuestro respetable amigo, el excelentísimo señor don Francisco Ramos Bascuñana, costeada por la Asociación de la Cruz Roja de esta ciudad, como Delegado Presidente que fué de dicha Institución.

Al acto ha asistido gran número de familias amigas del finado, la Junta de Damas y representaciones de la Cruz Roja de esta ciudad y sus barrios.

Reiteramos a la familia del finado nuestro pésame.

**Léanse en 3.ª plana artículos de interés**

## LAS HUELGAS

**¿Vuelta al trabajo?**

Como resultado de las reuniones que esta mañana han tenido los patronos y obreros con el Gobernador Civil de la provincia señor Ruiz de Grijalba, los obreros han acordado según nos dicen volver al trabajo en el día de mañana.

Nos alegramos de que el conflicto haya tenido una satisfactoria solución.

**Rafael Valls**

tiene el gusto de comunicar a su numerosa clientela y al público en general, que ha trasladado su establecimiento de sastrería de la calle de Villamartín a la de Sagasta núm. 21 (antes Jabonerías)

**J. CASAU**

FOTOGRAFO

SUCESOR DE GOMEZ ROS

**Osuna (antes Cañón), n.°, 3**