

DIARIO DE LA MARINA

Periódico Independiente

AÑO XLVII

Redacción y Administración: Peligros, 3, anta. Ucha-Tel. 2.931.

Madrid, Viernes 5 de Marzo de 1915.

DOS EDICIONES DIARIAS

Número 14.181.

SOBRE DEFENSA DE COSTAS

La zona sin alcance

El combate sostenido por la escuadra anglo francesa contra las cuatro baterías principales que defendían la boca de los Dardanelos viene a confirmar los temores que se produjeron entre los artilleros de tierra ante el crecimiento de la eficacia de las piezas de los barcos y la perfección de sus elementos de puntería.

Plantada la cuestión en los últimos años, dos distinguidos capitanes españoles la trataron con gran acierto en una obra que ha sido muy discutida, pero que se basaba en un argumento inapelable: la escasa potencia de los calibres inferiores para batir a distancia a los barcos enemigos.

Esto producía una zona de gran extensión, dentro de la cual los buques gozaban de una impunidad casi absoluta para disparar sobre las baterías terrestres, desapareciendo de hecho la antigua superioridad que la artillería de tierra tenía sobre la de mar, y resultando casi inútiles las defensas costeras.

Aunque los datos técnicos aportados en dicha obra eran muy completos y nada tenían de imaginativos, faltaba aún la sanción de la práctica, y ésta parece que se presenta en el citado combate de los Dardanelos.

Napoleón preconizó siempre en sus libros la necesidad de emplear en tierra calibres iguales a los usados por la Marina, para no verse nunca contrabatiado con fuegos más potentes; pero el deseo de abaratar el artillado y de facilitar el servicio hizo que ganasen terreno los partidarios de las piezas medianas, error que transcurrió a la misma artillería naval por las falsas enseñanzas de la batalla de Tsushima.

Hace algunos días, y con motivo del combate del mar del Norte, nos ocupamos de la equivocación sufrida por el Almirantazgo alemán al aceptar como calibre superior para los cañones de sus buques el de 30,5, lo cual ha colocado en manifiestas condiciones de inferioridad a sus acorazados de línea respecto a los ingleses, que montan piezas de 34 y 38 centímetros.

Ahora parece que la lucha entablada entre las baterías turcas y los buques aliados aporta una plena confirmación a la existencia de esa zona sin alcance que tanto viene preocupando a los artilleros.

Si resulta cierto el relato contenido en el parte oficial inglés, los hechos habrán puesto término a una discusión técnica que es en extremo interesante para nosotros, puesto que nos hemos de ver obligados a colocar muy pronto en estado de defensa nuestras bases navales.

El afán laudable de llenar esta necesidad con piezas baratas, que supliesen su escasa potencia con la rapidez del fuego y la facilidad de su servicio, tendrá que ser abandonado, dando la razón a los partidarios de los grandes calibres, únicos capaces de mantener en respeto a los potentes cañones que montan la mayoría de los barcos de guerra.

Queda aún por saber, sin embargo, cómo estaban servidas las baterías de los Dardanelos, pues las imprevisiones turcas son conocidas, y es difícil que la presencia de los oficiales alemanes haya podido remediarlas en pocos días; pero la relativa facilidad con que ocho acorazados nada modernos han dado buena cuenta de aquéllas, no es para tranquilizar a los que temían que la ventaja estuviese hoy día de parte de los buques en el combate con las defensas costeras.

El magistral escrito de los capitanes Izquierdo y Cienfuegos, ya mencionado en este artículo, demuestra que los artilleros españoles tenían previsto el caso y que el problema no les era desconocido.

Esto hace esperar que será resuelto con arreglo a las modernas necesidades del servicio.

BOMBARDEO DE ANTIVARI

ROMA, 5.—La Tribuna inserta en su edición un despacho, fechado en Podgoritz, según el cual cinco navíos de guerra austríacos penetraron en el puerto de Antivari, bombardeando la población y los muelles e incendiando los depósitos de productos alimenticios.

El yate real fué echado a pique por dichos navíos. Murieron algunos habitantes y queda un gran número de heridos.

LA GUERRA EUROPEA POR MAR Y POR TIERRA

El ataque a los Dardanelos

La escuadra aliada reanuda el bombardeo.—Fuerzas averiadas.—Un crucero ruso

LONDRES, 5.—La flota de los aliados ha atacado de nuevo los fuertes de los Dardanelos el lunes y martes, y según el informe del Almirantazgo, continúa el bombardeo. Los buques ingleses *Canopus* y *Swiftsure* se han unido a la escuadra, y en unión del *Cornwallis* bombardearon el martes el fuerte número 8. El fuerte número 9, armado con baterías de howitzer de campaña, abrió un violento fuego, y aunque hizo blanco en tres buques, sólo hirió levemente a un hombre.

Este fuerte fué averiado; su fuego cesó por la tarde.

En la entrada de los Dardanelos han sido destruidos 34 cañones.

El crucero ruso *Askold* se ha unido a la flota de los aliados. Las operaciones de dragar minas se han llevado a cabo con gran éxito.

Preparando tropas de desembarco.

PARÍS, 5.—Un despacho de Marsella dice lo siguiente:

«El puerto de Marsella, que ya ha suministrado sus remolcadores para el dragado de las minas flotantes en los Dardanelos, prepara toda una flotilla para el transporte de las tropas que han de tomar parte en esta memorable expedición.

Puede afirmarse de buen origen que 14 grandes transportes, entre los que se encuentran dos de los buques más hermosos de las Compañías francesas de navegación, a saber: el *Paul Lecet* y el *Theodore-Mante*, acaban de ser requisados por el ministerio de Marina. Su armamento estaría ya terminado si los inscripciones marítimas que había disponibles no hubiesen sido ya incorporados a la Infantería colonial.

¿La escuadra aliada en el mar de Mármara?

ALGECIRAS, 5.—Mr. Lee, pasajero del buque mercante inglés *Mooltan*, anclado en Gibraltar, dice que hoy se ha recibido a bordo del citado barco un radiograma de la escuadra aliada anunciando que los buques anglofranceses han entrado ya en el mar de Mármara.

Italianos impacientes.

ROMA, 5.—Continúa fija la atención pública en el tremendo episodio de la guerra que se desarrolla ahora en los Dardanelos. Confiando muchos italianos en que los últimos pueden ser de los primeros en el reparto del botín, creen llegado el caso de que esta nación acuda presurosa en apoyo de los vencedores, como un diplomático malicioso insinuó, y confiar en que el Ministerio Salandra se decida a declarar la guerra a los Imperios centrales.

No podemos—dice *il Messaggero*—, una vez se pierda el actual equilibrio mediterráneo, permanecer apartados de la lucha.

Nos hallamos en el siguiente dilema: o bien permanecer en el Mediterráneo como aliados de Alemania para oponernos a la acción de las flotas francesa, inglesa y rusa, o bien entendernos con la Triple Entente, para que el nuevo equilibrio se haga con el concurso de Italia y no contra ella.

El primer término es peligroso, y sólo el segundo merece ser estudiado por nuestros gobernantes, que no deben perder más tiempo en seguir estudiando la conveniencia de nuestra actuación en el conflicto.

Parte oficial turco

NORDDEICH, 4.—Comunican de Constantinopla que una parte de la escuadra enemiga bombardeó ayer, durante media hora y sin éxito, algunas baterías de la entrada de los Dardanelos.

Agitación en los Balcanes.

Le Matin dice que el bombardeo de los Dardanelos por la escuadra de los aliados empieza a agitar a los Balcanes, cuyos pueblos se preguntan si su abtención ha sido prudente. Especialmente Grecia—añade—, cuyos intereses en la costa del Asia Menor son considerables, no puede mostrarse indiferente ante el derrumbamiento del imperio otomano, y tiene el deber de defender, al lado de los aliados, los derechos superiores del helenismo.

El bloqueo de Inglaterra

La zona de guerra.—Nota oficial.

La sección de Política del Ministerio de Estado publica en la Gaceta la siguiente nota: «El embajador de S. M. en Berlín telegrafía que el Gobierno alemán le ha comunicado que

las aguas que rodean las Orcades y las islas Shetland forman parte del teatro de la guerra, y que, en cambio, en los parajes de Faroe la navegación no corre riesgo.

Lo que se hace público para conocimiento general.

Recomendaciones del Almirantazgo alemán.

PARÍS, 5.—El Monitor de la Flota, órgano oficial del ministerio de Marina, dice que el Almirantazgo alemán multiplica las medidas destinadas a excitar la piratería de las tripulaciones de los submarinos.

El almirante inspector de las escuadrillas de Wilhelmshaven ha prometido últimamente a las tripulaciones de los submarinos recompensas excepcionales por cada buque echado a pique.

La recompensa será mayor si el buque echado a pique es un transporte con tropas, y en este caso cada tripulante tendrá derecho a una pensión vitalicia.

El almirante recomienda que los submarinos asaltantes se apoderen de todos los valores que hallen a bordo de los buques de comercio antes de destruirlos.

Submarino alemán a pique.—Varias noticias.

LONDRES, 5.—Ha llegado a Plymouth el vapor inglés *Thordis*, cuyo capitán declara haber echado a pique a un submarino alemán. Se investiga para comprobar si la tripulación de dicho barco merece los premios ofrecidos que ascienden a un total de 1.160 libras.

Se sabe aquí que el Gobierno de los Estados Unidos y los de otros países neutrales cambian impresiones acerca de la nota anglo-francesa.

La Gaceta de Colonia comenta el discurso de Mr. Asquith referente a las medidas tomadas contra Alemania.

«Los submarinos alemanes—dice—harán todo lo posible para destruir las mercaderías destinadas a Inglaterra. Este país quiere guerra sin cuartel, y la tendrá.»

El tráfico con Inglaterra.

LAS PALMAS, 5.—Obsérvase que se acentúa la disminución en la entrada de vapores ingleses y, en general, de procedencia de Inglaterra.

Los pocos que zarpan de aquí para Liverpool pintan su casco con los colores nacionales noruegos y suprimen el nombre.

Las operaciones en Francia

Comunicados del Gobierno francés.—Las últimas operaciones.

PARÍS, 5.—Los comunicados oficiales de anoche y esta mañana contienen los siguientes informes:

«En Bélgica, en la región de las dunas, nuestra artillería ha ejecutado tiros particularmente eficaces, y nuestra Infantería ha ocupado una nueva trinchera delante de nuestras líneas.

En la Champagne hemos continuado progresando, consolidando y ensanchando nuestras posiciones, especialmente en el Noroeste de Perthes y en el Noroeste de Mesnil, haciendo unos cien prisioneros.

En la cima Nordeste de este último pueblo, los nuevos contraataques de los alemanes han sido rechazados.

Los prisioneros que hemos hecho confirman la gravedad de las pérdidas sufridas por dos regimientos de la Guardia que tomaron parte en el combate de ayer.

En el Argonne, en el Four-de-Paris, un ataque alemán ha sido rechazado, habiendo corrido la misma suerte otro en Vauquois.

Cerca de Verdún, en el fuerte de Vaux, un avión alemán ha sido derribado en nuestras líneas, y hemos hecho prisioneros a los dos aviadores que lo tripulaban.»

Parte oficial alemán.

NORDDEICH, 4.—Un vapor francés cargado de municiones y destinado a Nieuport tocó equivocadamente en Ostende. El vapor fué hundido por los tiros de la artillería alemana. Fueron salvos los tripulantes, que habían recibido heridas. La equivocación de puertos fué debida a que la tripulación se había embriagado.

Cerca de Arras los alemanes tomaron una posición, hicieron prisioneros a ocho oficiales y 458 soldados y cogieron siete ametralladoras y seis cañones de tamaño pequeño.

Fueron rechazados todos los contraataques. En las Argonas los franceses atacaron sin éxito alguno. En un contraataque los alemanes tomaron una trinchera.

Repatriados.

PARÍS, 4.—La oficina de repatriación que

funciona en Suiza, según telegrama de Berna, ha logrado con sus gestiones llevar a los respectivos países a 10.850 franceses, 7.630 alemanes y 1.790 austrohúngaros.

Además, por mediación de dicha oficina, han regresado de Alemania a Francia 1.500 súbditos de este último país.

Derechos aduaneros en suspenso.

PARÍS, 4.—En virtud de decreto del Gobierno, ha quedado suspendida la percepción de derechos de Aduana sobre los rieles y las piezas de acero que sirven para sujetarlas a las traviesas de las líneas férreas, cuando aquélos sean destinados a la reparación de ferrocarriles estratégicos.

Las operaciones en Oriente

Declaración oficial alemana.—La última victoria rusa.

NORDDEICH, 5.—Dicen desde el gran Cuartel general alemán:

«Después que un Cuerpo de ejército alemán había trabajado admirablemente para conquistar un punto de apoyo cerca de Pasznysz, procediendo desde el Este, la situación no dejó de ser crítica durante un día, cuando tres Cuerpos de ejército rusos atacaron el ala de los alemanes por el Este, el Sureste y el Sur. Los alemanes se vieron obligados, pues, a dar media vuelta para contrarrestar la avalancha de enemigos que se les venía encima. En esto las fuerzas alemanas han tenido que aguantar acometidas violentísimas y han tenido que abandonar a soldados heridos que se encontraban en aldeas vecinas.

Las fuerzas rusas se esforzaban en impedir el movimiento de retirada de los alemanes y quitar el contacto que los Cuerpos alemanes mantenían el uno con el otro. De todo eso se infiere que los rusos han sufrido mucho en el transcurso de sus ataques. Después que los alemanes recibieron refuerzos la situación se normalizó.

El éxito, relativamente sin importancia, de los rusos no puede compararse con el asalto de días antes de los alemanes sobre Pasznysz, en donde cayeron prisioneros más de 10.000 rusos y se apresó gran cantidad de pertrechos de guerra.

El hecho de que los rusos se esfuerzen en querer hinchar por medio de noticias increíbles hechos de armas insignificantes sólo viene a demostrar que quieren apartar la opinión pública del desastre sufrido por el décimo Cuerpo de ejército ruso a raíz de la batalla de invierno en los lagos mizurianos.»

Noticias oficiales austriacas.

ROMA, 4.—Las noticias oficiales recibidas de Viena dicen que en los Cárpatos se desarrollan combates al Oeste del desfiladero de Uszok.

Tienen por objeto poseer las alturas importantes, a espaldas de las líneas de combate.

Noticias oficiales rusas.

PARÍS, 5.—Desde San Petersburgo transmiten el siguiente parte oficial:

«Las tropas alemanas que intentaban aproximarse a Ossowiec, han sido rechazada. Seguimos progresando en la región de Grodno. Tomamos al asalto el pueblo de Xerjen, e hicimos centenares de prisioneros. Continuamos rechazando a los austriacos en los Cárpatos y a los alemanes en la región de Koziska Rojanka, donde hemos aniquilado dos compañías.

En Galitzia oriental arrollamos a los austriacos que defendían el río Lomnitz, franqueamos dicho río, ocupamos el pueblo de Krasna, haciendo 6.000 prisioneros, y tomamos cuatro cañones, siete ametralladoras e importantes convoyes.»

Parte oficial alemán.

NORDDEICH, 5.—Al Noroeste de Crodno las tropas rusas fueron cogidas por un fuego de flanco y rechazadas.

Al Noroeste de Lomza, fracasaron los ataques rusos, con considerables bajas para éstos.

El cólera en Austria.

ROMA, 4.—En Venecia se han recibido de Viena informaciones según las cuales se han registrado varios casos de cólera en Josephstadt, ciudad de Bohemia.

El Zar y el general Pau.

PARÍS, 4.—El Emperador Nicolás II recibió ayer mañana en el Palacio de Tsarkole-Selo al general Pau, y le invitó a comer en su compañía.

También fué invitado el embajador de Francia en Rusia.

Los dirigibles navales alemanes

La pérdida de los dos dirigibles L-3 y L-4, pertenecientes a la Marina alemana, da una vez más, carácter de actualidad al muy debatido asunto de la utilidad efectiva que pueda ofrecer en la guerra naval el servicio de aerostación.

En Alemania, como es sabido, lo mismo este servicio que el de aviación, están divididos entre el Ejército y la Marina en dos ramas absolutamente independientes, con material y personal propio en cada una de ellas. La de Marina, que fué la primera que se estableció en Europa, es, sin embargo, de muy reciente creación, pues apenas cuenta tres años de fecha. Estaban ya muy probados los diversos tipos de dirigibles; se había llevado ya el viento muchos Zeppelines y muchos Parsevales, cuando se resolvió dotar a la Armada alemana de ese nuevo elemento auxiliar que, para decir la verdad claramente y sin rodeos, fué acogido por el personal de aquélla con tan escaso entusiasmo como lo ha ido siendo luego en todas las demás Marinas, que, por no ser menos que el vecino, se han resignado posteriormente a complicar el ya muy complejo conjunto de su material flotante con la adición de algún dirigible y de toda la voluminosa impedimenta indispensable para sostenerlo, conservarlo y utilizarlo.

No se abriga la sospecha de que esa falta de entusiasmo por las naves aéreas obedezca a un prejuicio común; prueba bien cumplida de que no hay prejuicio alguno la ofrece la unanimidad absoluta con que en todas las Marinas se reconoce la importancia y la utilidad grandísimas del servicio de aviación. Lo que ocurre, simplemente, es que el personal naval, por la sola razón de su oficio, se halla en condiciones de apreciar casi intuitivamente en su justo y verdadero valor, y de cotejar luego entre sí las ventajas y dificultades que para el cumplido ejercicio de aquél presenta el empleo del dirigible.

En los buques que flotan sobre el agua, lo mismo que en los submarinos que navegan en su seno, cada mejora que se ha querido realizar, cada nuevo problema que se ha tratado de resolver, por muy pequeños que fuesen, han logrado siempre su solución a costa de un aumento del tonelaje. Es ésta una regla infalible que, como la experiencia demuestra, tiene también para los buques aéreos exacta aplicación; pero así como de los barcos y de los submarinos se puede decir que cuanto más grandes, mejor, porque mejor sirven entonces para luchar con el enemigo, y muchísimo mejor pueden también defenderse en su lucha contra la mar y contra los elementos, de los buques del aire hay que decir, en cambio, que cuanto más grandes, peor, porque su débil estructura ofrece mayor blanco al adversario y porque es más difícil que se defienda de los elementos atmosféricos que, por ahora, van resultando para él más temibles todavía que los cañones anti-aéreos.

Todo el que haya manejado una vela, y conozca la presión que una brisa ligeramente fresca ejerce sobre esos pocos metros de lona, y sepa también que el viento—sobre todo en las proximidades de las costas—no suele soplar a la lémpicamente, con fuerza y dirección constantes, se ha de dar cuenta cabal, sin necesidad de hacer números, de lo que significa el empuje de una racha dura actuando sobre superficies de dos mil quinientos o tres mil metros cuadrados que asciende la sección longitudinal de los globos modernos, y ha de ver claros los riesgos que ofrece el manejo de un aparato capaz de formar tanta ventosa, lo mismo cuando sus movimientos hayan de relacionarse con puntos fijos de la costa o de la mar que cuando, aunque pueda prescindir de esas referencias, tenga que sostener su propio equilibrio entre masas de aire arremolinado.

Y todo ello, ¿para qué? Pues para hacer una exploración, que es el objeto primordial y verdaderamente importante del dirigible marítimo, o bien para llevar unas cuantas bombas de gran capacidad explosiva.

Pero para hacer una exploración en la mar, lo que hee falta, en substancia, es dotar al observador de unos buenos gemelos prismáticos para que vea bien lo que observa, y de una pequeña estación radiotelegráfica para que comunique lo que ve. Todo lo que precise para sostener y para transportar en el aire esos necesarios elementos, será conveniente y útil; todo lo que pase de ahí, siempre resultará más o menos superfluo. Y en cuanto a la facultad de llevar unas cuantas bombas de gran capacidad explosiva, la artillería montada en los barcos las dispara en cualquier dirección, de tal tamaño, a tal distancia, con tal rapidez y exactitud, y en tal número y abundancia, sin tener que estar pesando los gramos o los kilogramos de la carga total transportable, sin tener que andar buscando el punto preciso y

único desde donde las ha de arrojar, que resulta, en verdad, muy difícil idear cosa alguna que pueda, no ya sustituir a esa artillería, sino ni aun siquiera asemejarse remotamente a ella para el logro de aquel objetivo.

Tales son, presentadas en esqueleto, las cuatro ideas generales que reflejan y sintetizan la opinión de los hombres de mar de todos los países, quienes, reconociendo lo maravilloso de la labor de ingeniería que representan los dirigibles modernos, y no poniendo en duda la importancia que pueda tener su empleo en la guerra terrestre, la cual no es asunto de su competencia, juzgan que para la guerra naval, el nuevo aparato tal como es hoy y como puede esperarse que siga siendo en un inmediato porvenir, no vale lo que cuesta, ni muchísimo menos lo que complica.

Al resolverse su adopción en la Armada alemana, se proyectó dotarla de dos escuadras de cuatro unidades cada una, y, aunque posteriormente parece que ha habido ciertas vacilaciones, el tipo que entonces se aceptó para constituir las unidades ya estaba bastante perfeccionado. El «L-3» y el «L-4» son las dos últimas unidades de la primera escuadra aérea, que, con la pérdida de ambos, acaba de desaparecer por completo.

No estando al corriente de ciertos detalles, y dada la mezcla de letras y guarismos con que se designa a los dirigibles, no será extraño que, quien haya oído hablar de Zeppelins que llevan altos números de dos cifras, piense que los que lo llevan bajo, como el «L-3» o el «Z-8», son ejemplares antiguos e imperfectos, mientras que el «L-Z 24» y el «L-Z-23» suenan desde luego en el oído como tipos magníficos, de alta novedad, siendo así que aquellos y éstos vienen a ser una misma cosa con letreros diferentes. La causa de que se originen confusiones está en que todo aparato tiene dos números: uno el número industrial, el correlativo de construcción que cada fábrica pone a los suyos, y otro el número militar que se les asigna al ingresar en el servicio del Ejército o de la Marina, y que no siempre es correlativo, porque se suelen cubrir las bajas; de manera que el hecho de que el Zeppelin número 23 lleve el nombre de «Z-8» y el número 24 lleve el de «L-3», no indica que se trate de tipos viejos, ni tampoco indica que Alemania tenga 24 Zeppelins; lo que expresa, traducido al romance, es que los talleres de Friedrichshafen habían construido ya 24 dirigibles, de los cuales, a la hora de bautizar los dos últimos y contándolos a ellos, quedaban todavía vivos ocho en el Ejército y tres en la Marina. Del mismo modo, los constructores del tipo Parseval llegaban, pocos meses antes de la guerra, al número 21 de fabricación; de esos 21 dirigibles, sólo tres pertenecían al Estado alemán, y los restantes, o habían desaparecido o habían sido comprados por naciones extranjeras.

Eran, pues, unidades modernas y perfeccionadas no sólo el «L-3» y el «L-4», aunque éste no pertenecía al tipo Zeppelin, sino al Shütte-Lanz, sino también el «L-1» y el «L-2», que con ellos componían la primera escuadra aérea de la Armada alemana, la cual, en realidad, no llegó nunca a constituirse como tal escuadra, porque sus unidades se fueron perdiendo a medida que entraban en servicio activo, sin que ninguna haya logrado vivir arriba de un año. Su historia resulta accidentada y triste; pero es altamente honrosa para el personal de aquélla Marina, que allí sacrificó la flor de sus aeronautas, y acaso encierre también algunas enseñanzas de provecho. No cabe ya en este largo artículo; mas si el lector no se cansa, en otro lo presentaremos en breve resumen.

Salvador Carvís,
Capitán de corbeta.

PORTUGAL

Se impone la dictadura
Protestas de los parlamentarios

Ante las Cámaras.

LISBOA, 5.—Transcurrió el día de ayer sin que los parlamentarios realizaran sus propósitos de reunir el Parlamento y sin que estallaran los graves sucesos que aquéllos habían anunciado.

Desde por la mañana el palacio de las Cámaras apareció sellado, con objeto de que nadie penetrara en él.

A primera hora de la tarde, el senador independiente D. Bernardino Machado, invocando energicamente el cumplimiento de la ley fundamental de la nación, intentó forzar el cordón de las tropas.

Habló con un capitán, y le dijo que era senador y que debía obediencia a la Constitución, que le imponía ir hoy al Parlamento.

El teniente coronel Andrade, jefe de las tropas, le manifestó que las órdenes del Gobierno son terminantes, y que las puertas del Parlamento estaban cerradas.

El Sr. Machado insistió diciendo que las órdenes contra la Constitución no se deben acatar, y que, por lo menos, deseaba ir hasta las

puertas del edificio para comprobar que estaban cerradas.

En vista de tanta insistencia, el oficial telefonó pidiendo la autorización necesaria; pero el presidente del Consejo le recomendó que cumpliera la consigna terminantemente, y entonces D. Bernardino Machado se retiró, cuando ya había pasado la hora reglamentaria para la apertura de la sesión.

Reunión clandestina.

En vista del anterior fracaso, los parlamentarios se dirigieron en automóviles por diversos sitios al Santo Antao Tojal, a unos 20 kilómetros de Lisboa.

Reunido el Congreso en la citada propiedad del patriarcado de Lisboa, se constituyó con 68 diputados, de ellos dos evolucionistas y seis independientes.

Don Alfonso Costa propuso un voto de sentimiento por el asesinato de D. Enrique Cardoso, del que dijo que era la primera víctima de la dictadura, y presentó una moción, extensamente fundamentada, declarando al Ministerio y al jefe del Poder ejecutivo fuera de la ley, considerando nulos los decretos dictatoriales e incitando a todos los ciudadanos, especialmente a los funcionarios públicos, a no cumplir esos decretos.

D. Alejandro Braga dijo que el momento actual no era para palabras, sino para actos. Propuso la convocatoria inmediata de un Congreso para nombrar una Comisión de defensa de la República.

Todas estas proposiciones fueron aprobadas por unanimidad.

Mientras los diputados deliberaban, los senadores estaban reunidos en un salón contiguo, en número de 20, y bajo la presidencia del general Correia Barreto.

Como no era número suficiente para tomar acuerdos, se reunieron en sesión conjunta, como Congreso, y D. Alfonso Costa propuso que fuese aceptada la moción aprobada por los diputados.

Don Bernardino Machado hizo uso de la palabra, visiblemente conmovido, manifestando que la opinión dominante era la de no envolver en la moción al presidente De Arriga, cuyos servicios a la causa de la República son innegables, y siendo el Gobierno el único responsable de todos los acontecimientos presentes. Fué nombrada la Comisión de defensa republicana, que quedó formada por los señores D. Bernardino Machado, D. José Castro, Manuelha Lima, D. Cayetano Gonza ves y Pereira Victo.ino.

Por último, D. Alfonso Costa propuso que el presidente, D. Manuel Monteiro, quedase autorizado para convocar la futura sesión del Congreso en la misma forma que hoy.

La reunión terminó dándose vivas a la República y a la Constitución y mareas a la dictadura y abajo el Gobierno.

Los parlamentarios regresaron todos a Lisboa en 50 automóviles.

En el camino vigilaban los civiles.

Telegramas de la costa

Barco carbonero incendiado.

BARCELONA, 5.—Se ha incendiado el vapor depósito de carbones surto en el antepuerto.

El fuego, que comenzó a las once de la noche, adquirió rápidamente alarmantes proporciones.

Acudieron las bombas de incendios de la población y el barco bomba de las obras del puerto.

Como se dijera que además de carbón había petróleo en el barco incendiado, los vapores inmediatos se alejaron rápidamente, temerosos de una explosión.

A media noche ardía toda la popa, y el siniestro reflejo iluminaba todo el puerto, los muelles y la montaña de Montjuich.

Las calderas han hecho explosión; se espera de un momento a otro que el barco se vaya a pique.

La Escuela Naval.

PUERTO DE SANTAMARÍA, 4.—Ha llegado la Comisión encargada de designar el sitio donde ha de levantarse el edificio de la Nueva Escuela Naval. Ha inspeccionado detalladamente esta playa.

Componen dicha Comisión el general de la Armada Sr. Montero, el jefe de la brigada torpedista, Sr. Barreda, y el capitán de corbeta Sr. Cervera Valderrama. Guardan absoluta reserva acerca de la citada inspección.

Marinos restablecidos.

EL FERROL, 4.—En el hospital de Caridad fueron dados de alta el contramaestre, un fogonero y un marinero del vapor griego Chios, que resultaron gravemente heridos a consecuencia de la explosión de gas grisú que destruyó el barco.

Mañana terminarán las reparaciones en el buque, que saldrá para Holanda con 3.000 toneladas de carbón.

La guerra en el mar

Protesta de Bulgaria.

ROMA, 4.—Dicen de Sofía que, con fecha 1.º de actual, ha protestado Bulgaria ante Rusia, Serbia y Austria-Hungría contra el fondo de minas en el Danubio, muchas de las cuales van a estallar a la ribera búlgara.

Un submarino en el Adriático.

ROMA, 5.—Un crucero inglés vió en el mar Adriático a un submarino cuya nacionalidad no pudo distinguir por la velocidad con que navegaba.

FUEGO A BORDO

Pérdida del vapor "Tiflis"

Continúa el incendio a bordo del «Tiflis». Nuevas explosiones. — Lamentaciones del capitán.

ALICANTE, 4.—Durante todo el día ha continuado hoy el fuego a bordo del vapor belga Tiflis.

Al medio día ocurrieron nuevas explosiones; la última muy intensa.

El capitán del Tiflis se muestra afligidísimo y se lamenta amargamente de la pérdida del buque, en el que ha navegado durante veinte años.

Está apenado por la muerte de los tripulantes, algunos de los cuales viajaban con él desde hace catorce años.

Calcula las pérdidas ocasionadas por el catastrófe en un millón quinientas mil pesetas. Se cree que el fuego durará dos días, por el combustible que hay a bordo del buque.

El cónsul belga, M. Tinon, dirigió hoy al Gobierno de su país un informe sobre la catástrofe ocurrida en el Tiflis.

Después de abandonado ya el buque, volvieron anoche a bordo el capitán y la oficialidad, con objeto de intentar de nuevo cortar la cadena y calcular si con la presión de la caldera podría salir.

No fué posible, porque las llamas habían inutilizado la máquina.

El capitán estuvo a bordo de dos y pases para pedir que remolcasen al Tiflis hasta fuera del puerto, no consiguiéndolo.

Sólo el capitán de un vapor accedió; pero exigía un depósito de 250.000 francos.

En vista de esto, el capitán del Tiflis manifestó al comandante de Marina la imposibilidad de sacar el buque, pues la violencia del incendio aumentaba el peligro.

Sigue el incendio en el vapor, que está aislado por completo.

Desaparece el peligro.—Localización del incendio.— Siguen las precauciones.— Los heridos.— Censuras a las autoridades.

ALICANTE, 4.—Al confirmarse que el capitán del Tiflis abrió las válvulas de los tanques, antes de abandonar el buque, ha renacido la tranquilidad en el vecindario.

El gobernador ha dicho que los técnicos consideraran desaparecido todo peligro.

Llevaba el buque seis tanques de petróleo, de los cuales, tres estaban vacíos y otros tres llenos.

Se cree que están ardiendo dos de los citados tanques, no habiendo llegado todavía el fuego al otro.

Aunque el incendio continúa con el mismo incremento, parece localizado en el centro del buque, sin llegar a la parte de popa.

El vapor parece una hoguera gigantesca, cuyas llamas, mezcladas con inmensas columnas de humo, se divisan desde los pueblos próximos.

El buque sigue aislado por completo.

En el muelle de la costa y en el paseo de la Esplanada fuerzas de Seguridad y de la Guardia civil impiden la aproximación del público. La gente presencia el espectáculo del incendio desde las calles inmediatas.

Los heridos, que se encuentran en el hospital, han experimentado una ligera mejoría.

La Prensa local censura a las autoridades por sus indecisiones, diciendo que es incomprendible se haya dejado tanto tiempo a la población bajo la amenaza de una catástrofe, que ha tenido al vecindario bajo la angustia de inminentes peligros.

LA JUVENTUD LIBERAL

Banquete a Vicente Gay

Anoche se celebró el banquete organizado por la Juventud Liberal para festejar al querido amigo Vicente Gay por la brillante labor cultural que ha realizado en su viaje a la Argentina.

Asistieron más de cien comensales, entre los que figuraban significadas personalidades en la Literatura y la Política.

Presidió el doctor Gay, que tenía a sus lados al presidente de la Juventud Liberal y diputado a Cortes D. Alfonso Ruiz de Grijalba y al doctor Albiñana.

Este dió lectura, antes de comenzar el banquete, de una carta muy afectuosa de Mariano de Cavia. En la hora de los brindis hicieron uso de la palabra los Sres. Díaz Agero y Rengifo, el primero, para ofrecer el banquete al agasajado, y el segundo, para enaltecer sus dotes de inagotable propagandista.

A seguidó, el Sr. Ruiz de Grijalba brindó elocuentemente por el Rey, la Patria y la Prensa, y en último término el Sr. Gay pronunció un elocuente discurso, que los concurrentes interrumpieron varias veces con sinceros aplausos.

El Sr. Gay hizo historia de sus viajes por América del Sur y de las diferencias sociales y políticas que existen entre la República Argentina y nuestra Nación. Habló del estado floreciente de nuestro país, estableciendo un lamentable pero real contraste entre nuestro elemento obrero y el del Plata. Excitó a cuantos le escuchaban a trabajar con la predicación hasta que se forme el tipo del superhombre, que en algunos puntos de la América latina suponen que es el netamente español.

A propósito de esto, y relacionándolo con

la buena disposición de ánimo que encontró en los argentinos, estudió la labor progresiva que España ha ido realizando en la América del Sur.

Sostuvo que el espíritu español no está realmente tan decaído como quieren suponer algunos escritores pesimistas. A éstos precisamente ha de atribuirse—dijo—, más que a ningún otro agente social, el medrado concepto de de nosotros tienen en cuantas partes no nos conocen.

Los mismos americanos—dijo el Sr. Gay— se encargan de darme la razón; ellos son los primeros en afirmar que la emancipación de la América del Sur fué debida a la labor cultural de España.

Ellos, que no son desagradecidos, lo aprecian tanto que conservan como una reliquia el quitasol del virrey Sobremonte, mientras nosotros ni siquiera estimamos la casa que éste habitó en Córdoba, y para que no se crea que exagero—seguía diciendo el doctor Gay—debe decir que cuando llegué a Puntarena, la ciudad más austral del mundo, oí que allí se hablaba el español, y no muy lejos, también muy cerca del hemisferio Sur, supe por el capitán del barco en que navegaba que existía un sitio denominado Puerto Hambre, adonde llegaron los españoles que envió el Rey Felipe II para que establecieran una colonia agrícola; allí, bloqueados de nieve, murieron nuestros compatriotas; y una cruz humilde y diminuta perpetúa en aquellos parajes solitarios lo que fué el heroico pueblo español, este pueblo que ha hecho exclamar a un rector de una Universidad que Don Quijote no fué una concepción imaginativa, sino un retrato de la personalidad española. (Aplausos.)

Ólía a un americano y os diré que fuimos allá para llevarles la civilización española. De aquí nace que entre diversos nacionales sean todos escuchados y únicamente sentido el español, como lo demuestra esta carta.

El Sr. Gay dió lectura de una que le dirigía un alumno de la Universidad de Chile.

El estudiante habla en ella de España con mayor cariño que suelen hacerlo los españoles. —Vamos—decía—a alantando mucho, aun cuando haya españoles que en América se esfuerzan en presentar al español como animal más parecido al hombre. Esto se ha dicho en conferencias públicas y pagadas.

El doctor Gay se felicitaba de que América del Sur hubiera sabido emanciparse de España. Esto sólo ha evitado que hoy no sea aquélla una colonia inglesa.

Hablando de los españoles, dice que el espíritu de éstos es en América colonizador y conquistador, con mucha ayuda de los del país, que los creen incansables como ningunos otros.

El acto terminó entre aplausos y felicitaciones entusiastas a Vicente Gay por su interesante discurso.

El pan de guerra alemán

M. Armand Gautier, químico de fama universal, dice lo siguiente a propósito del pan KK, o de guerra, que actualmente consumen los alemanes:

«Yo no creo que la población alemana pueda soportar por mucho tiempo ese pan.

Al principio los panaderos se han esforzado en darle un aspecto apetitoso, y mientras dispongan de harina de trigo los estómagos poco exigentes podrán tolerarlo.

Pero a medida que sea preciso introducir en el pan harina de centeno, de cebada o de avena, más o menos privadas de sus glumas, el alimento será intolerable.

Estas glumas, de naturaleza sílicea y provistas de partes agudas, son peligrosas para el epitelio intestinal y determinan enteritis y disenterías.

SOCIEDAD GEOGRAFICA

Conferencia del Sr. García Alonso

Bajo la presidencia de S. A. el infante don Carlos, y con asistencia de numerosos y distinguido público, entre el que figuraba el señor ministro de Fomento, celebró sesión la Sociedad Geográfica, ante la que dió una conferencia el coronel de Estado Mayor D. Carlos García Alonso, director de Estudios de la Escuela Superior de Guerra.

Empezó haciendo notar la opinión, ya general, de que las condiciones de la futura y deseada paz habrán de acordarse en un Congreso mundial, análogo, aunque más amplio, al de Viena de 1815, en cuyas sesiones se modificaron las fronteras de algunos Estados de Europa, y se haría un nuevo reparto del presente Imperio colonial, buscando un equilibrio más estable para el régimen político e internacional.

Con gran competencia expuso la idea de límite en la Metalísica y en la Geografía, estudiando seguidamente los límites naturales, geológicos y geográficos y los límites artificiales, para deducir su respectiva influencia en el valor de las fronteras.

Hizo ver que las diferencias físicas entre los terrenos de distinta constitución geológica son

suficientes para determinar una diferenciación consiguiente entre la vida de los habitantes respectivos.

Así la división geológica del territorio alemán explica la influencia de Prusia sobre Holanda y Dinamarca, el distinto carácter de la población del Norte y Sur de Alemania, y los fundamentos de la antigua independencia nacional de los Estados del Rhin y del Danubio.

Examinó los conceptos en que se desenvuelve el principio de la nacionalidad, diferenciando su significación con los de Nación y Patria, y concretando las condiciones que los determinan y afirman.

Al terminar el sabio profesor su notabilísima conferencia, el ministro de Fomento, señor Ugarte, como vicepresidente de la Sociedad, excusó la asistencia del presidente, capitán general Azcárraga, por su dolencia, y para dar las gracias al infante D. Carlos por haberse dignado presidir el acto.

Se congratuló de que en España podamos dedicarnos con tranquilidad de espíritu al estudio de interesantes problemas científicos a beneficio de la paz, mientras más allá de nuestras fronteras otros pueblos se destrazan, y felicitó al conferenciante por su sabia disertación.

El Sr. García Alonso oyó unánimes aplausos, así como el Sr. Ugarte, por sus oportunas y discretas frases.

Explosión de grisú

CÓRDOBA, 5.—El gobernador ha recibido un telegrama de Bémex comunicándole que en la mina «Cabeza de Vaca» ha ocurrido una explosión de gas grisú.

Por efecto de ésta prodújose el hundimiento de una galería.

Hasta este momento van extraídos cinco muertos y siete heridos.

Asegúrase que faltan 15 o 20 operarios, el ingeniero y dos o tres jefes mineros.

El gobernador ha conferenciado con el jefe de la mina y ha ordenado que algo inmediatamente el personal necesario para organizar los trabajos de salvamento.

Teatro de la Princesa

Ben vente estrena.—El collar de estrellas.— Beneficio de la Guerrero

Cuando vamos a un teatro a presenciar el estreno de una obra de Benavente, llevamos el prejuicio de que la obra ha de ser buena, y por consiguiente aplaudida, y si además se celebra con aquel estreno el beneficio de una actriz notable y mimada por el público, el prejuicio del éxito se aferra a nosotros como cosa evidente. Vamos, pues, en estos casos siempre predispuestos a aplaudir. Este es un fenómeno que se observa con mucha frecuencia y sin necesidad de poseer facultades sobresalientes de observador. Pues si esto ocurre en cualquier teatro y en noches de beneficio de actrices que no son ni lo mejor ni lo más ilustre en el género, ¿qué no ocurrirá cuando el estreno de Benavente se verifica en el teatro de la Princesa y en noche de beneficio de la insignie María Guerrero?

Siempre es muy favorable al autor el ambiente del teatro de la Princesa; pero el que se respiraba anoche era mucho más favorable aún que en los demás días. La sala, brillante de público «bien», como se dice ahora, en el que abundaban las damas elegantes y hermosas de nuestra alta sociedad, porque hay que tener en cuenta que el teatro quedó vendido o repartido el mismo día que se anunció en los carteles el estreno de Benavente y beneficio de la Guerrero, todo en una pieza, no hacía augurar ciertamente una catástrofe. No; en aquella atmósfera de perfumes delicados, excepción del general Luque, que oía a yodotorno por su reciente herida en vías de cicatrización; en medio de aquel cuadro de mujeres hermosas luciendo sus carnes frescas y fragantes, no se podía esperar más que el éxito.

Y éste vino clamoroso y de modo inevitable. Benavente saltó a escena al final de todos los actos, y la obra quedó sancionada por el público de anoche como una maravilla más del más preclaro de nuestros ingenios, como una joya artística y literaria digna de ser admirada por todo el mundo.

Y ahora pregunto yo: ¿es que la obra es digna del éxito grande que obtuvo, o es que el público aplaudió a la actriz, aunque no salió satisfecho de la obra? Yo creo francamente que el público aplaudió las dos cosas, porque iba dispuesto a aplaudir, y nada más.

Tengo la seguridad de que, a no ser Benavente el autor y la Guerrero la beneficiada, la obra no hubiera hecho más que pasar, acaso no del todo.

Esto parecerá una irreverencia para el prestigio del gran comediógrafo; pero como yo digo siempre lo que siento, tal como lo siento así lo digo.

No diré que El collar de estrellas sea una comedia mala, así, en absoluto; lo que digo es que podría y debería ser mejor, precisamente por ser de Benavente. ¿Por qué razón no hemos de exigir a éste, puesto que está en la cumbre, mucho más que a los que viven en el llano?

El collar de estrellas es una obra más, que aparte de algunas frases de ingenio, no es ni mejor ni peor que otras muchas comedias que se estrenan firmadas por autores mediocres,

Espectáculos para mañana

REAL.—A las 9 1/4, El amor de los tres reyes. ESPAÑOL.—A las 10, Los semidioses y Una buena vara. COMEDIA.—A las 9 3/4, La loca aventura. A las 5, Primerose, La Argentina y señorita García Rubio. PRINCESA.—A las 10, El collar de estrellas. CÓMICO.—A las 6, La sobrina del cura. A las 10 1/2, De Miraflores... y a prueba LARA.—A las 6 1/2, Los hijos artificiales y Pastora Imperio. A las 10 1/2, El enemigo malo (estreno) y Pastora Imperio. APOLO.—A las 6, Las señoras del silencio. A las 7 1/4, Con toda felicidad y Troupe Perezoff. A las 10, El entierro de la sardina y Troupe Perezoff. A las 11 1/2, La última opereta. ESLAVA.—A las 6, Una buena muchacha. A las 10 1/2, Hablando se entiende la gente y Dios dirá. CERVANTES.—A las 6 1/2, Trampa y Cartón. A las 10 1/2 (doble), Pastor y Borrego. COLISEO IMPERIAL.—A las 5 1/2, El marido de su vida. A las 6 1/2 (especial), Felipe Derblay. A las 9 1/2, La familia de la Sole. A las 10 1/2, La malquerida. NOVEDADES.—A las 6, Poca-pena. A las 7 1/4, Alma serrana. A las 9 1/4, La novia del torero. A las 10 1/4, El siglo de oro. A las 11 3/4, El genio de Velázquez. TRIANON PALACE.—A las 6, Amor a escuras y Mañana de sol. A las 7, De cerca. A las 9 3/4, El bigote rubio. A las 10 3/4, Al natural. SALÓN REGIO.—Cinema artístico. Sección continua, todos los días, de 4 de la tarde a 12 1/2 de la noche. Pálcos, 2,50; butacas, 0,25; general, 0,15. CHANTECLER.—Secciones de cinematógrafo y variedades. Éxito de Chelito, Divoletta y la Sevilla. NIAGARA (cinematógrafo, paseo de San Vicente, 14).—Películas sensacionales de actualidad.—Sección sin descanso, de seis á doce y media. EDEN-CONCERT.—Secciones de variedades. De 7 1/2 a 1 de la madrugada.—Grandes zitos. MADRILEÑO.—(Atocha, 68).—Gran éxito de Balbina Valverde, Juanita Casanova, Luis Esteso, La Chisperita y la escultura Nanfi. INFANTA ISABEL (Barquillo, 14).—Siempre éxitos.—Butaca, 30 y 50 céntimos. ZARZUELA.—Tarde y noche variado programa cinematográfico. GRAN VÍA.—Secciones continuas de 4 á Estupendos programas.—La última batalla. LUX EDEN.—Gran sección continua de cinematógrafo de cinco de la tarde á doce de la noche. Todos los días, sensacionales estrenos. ROYALTI.—(Génova, 6).—Salón aristocrático cinematográfico. Películas exclusivas.—Estrenos todos los días. Butacas 40 y 50 céntimos. PARQUE ZOOLOGICO DEL RETIRO.—Exposición diaria.—Se reciben con frecuencia ejemplares que llaman justamente la atención. PRINCIPE ALFONSO.—De 5 1/2 á 12 1/2 sección continua de cinematógrafo, con cambio de películas. La cartera roja, El doctor Antonio y otras. IMP. DE HERALDO MILITAR. PIZARRO, 15 MADRID

Teatro Real

«La Traviata» Anoché se despidió del público del Real, cantando la popular obra de Verdi, la gentilísima señorita Vix. Genoveva Vix obtuvo en Violeta el mismo triunfo que en Manon; cantó toda la obra con verdadera maestría, a pesar de haber invocado la indulgencia del público, por encontrarse algo delicada. Vistió la obra con verdadera riqueza y propiedad de época. Durante toda la obra, la gentil artista fué objeto de una verdadera manifestación de afecto y de admiración, y el público la tributó caudalosos aplausos como premio a su labor artística. Por vez primera se presentaba en la escena de nuestro regío coliseo la señorita Lacort, que dió muestras de poseer una voz de bonito timbre y muy educada. Carpi, que cantaba la parte de Alfredo, fué el maestro de siempre. Realizó una maravillosa labor, por la que recibió muchísimos aplausos. El dúo del primer acto lo cantó primorosamente. Segura-Tallien obtuvo también un verdadero triunfo y escuchó muchas muestras de entusiasmo en casi toda la obra, pero especialmente en el segundo acto que cantó, con mucho arte. Hubo de salir repetidas veces al final de cada acto a escuchar los aplausos repetidos del público. Muy bien y muy acertada la señorita Roldán y los Sres. Del Pozo, Verdagner, Cortés y Fuster. La orquesta, excelente, bajo la dirección del maestro Urrutia. E. V.

Notas políticas

LO QUE DICE EL PRESIDENTE El jefe del Gobierno ha recibido esta mañana numerosas visitas. Los exportadores de naranja de Burriana visitaron nuevamente al Sr. Dato para insistir en que se facilite la exportación de aquel fruto. El problema radica en los transportes, que han encarecido. El Gobierno procurará evitar la interrupción en las líneas de vapores subvencionadas para disponer del mayor número de barcos que faciliten la exportación, toda vez que los pedidos del extranjero no han disminuido. Las Compañías ferroviarias han hecho ya algo, rebajando el transporte de 57 pesetas a 30 pesetas. Otra Comisión de las que han visitado al señor Dato ha sido la del Fomento de la zapatería de Barcelona y fabricantes de calzado, para rogarle que prohíba la exportación de los cueros, que encarecerá éstos, y puede ocasionar la ruina de aquella industria, una de las más importantes de España. Acompañando a esta Comisión iban los señores Giner de los Ríos, Nougués y Atesanco. El Sr. Dato ha prometido estudiar esta petición y coordinarla con la que en sentido contrario le hacen los fabricantes de curtidos. Después recibió el presidente a los periodistas, y habló con éstos de las subsistencias. El Sr. Dato lamentábase de que en algunos periódicos se acentúe la tendencia a esparcir noticias falsas en los telegramas de provincias, pintando una situación angustiosa que en realidad no existe, como si con ello obedecieran a determinado propósito. Ayer—dijo el Sr. Dato—, descendió en Barcelona el precio del trigo, y el Gobierno ha anunciado que enviará harinas a todos los puntos donde sea necesario; por consiguiente, no hay motivo para hablar de hambre y llevar la alarma a las gentes. Claro está que algunos artículos han encarecido, no sólo en España, sino en los demás países neutrales; pero el pan no puede subir de precio más del que es corriente.

Gracias a las gestiones del alcalde, el aumento no comenzará a regir hasta el martes próximo. Las patatas, legumbres y otras subsistencias también han subido de precio. El conflicto panadero.—Comisión a Madrid.—Un mitin. SAN SEBASTIÁN, 4.—Después de varias reuniones de las autoridades y harineros y panaderos, mañana se subirá el pan por ser imposible sostener los actuales precios. El gobernador civil, el alcalde y el gremio de panaderos han dirigido un telegrama al Gobierno pidiendo la rápida aplicación de remedio. Esta tarde salió para Madrid una Comisión de harineros, con objeto de contereñiar con el Sr. Dato. Los obreros han pedido el Frontón para celebrar un mitin

BOLSA DE MADRID

Table with columns: VALORES PÚBLICOS, 4 por 100 perpetuo interior, Al contado, 4 por 100 amortizable, 5 por 100 amortizable, Bancos y Sociedades, Otros valores, Ayuntamiento de Madrid, Cambios sobre el extranjero.

Tiene defectos como todas, muchos más defectos que otras que no son de Benavente y que no pasarán seguramente a la posteridad. El asunto es trivial y gastado hasta la saciedad; lo vemos reproducirse constantemente en la vida y en la escena; y aunque esto no es un defecto, porque el mejor autor sería el que retratara con más fidelidad la vida real, como Benavente ha desarrollado el asunto falseando los caracteres de modo manifiesto, claro es que la obra teatralmente considerada, ha de ser mala.

Además, la comedia está escrita mirando al público de la galería, y así nos presenta el autor Pablo, del que dicen los otros que es un sabio y él se esfuerza en demostrarnos que lo es, porque siempre está hablando como si estuviera en cátedra o en un mitin, según convenga al efecto del momento. Y claro es que no está bien que Benavente eche mano de estos recursos teatrales a costa de la bondad literaria de la obra.

«El Don Félix» es una verdadera caricatura, muy bien interpretada por Thuillier; pero es un tipo demasiado grotesco para ser presentado por nuestro primer dramaturgo, y, por otra parte, sería inverosímil en la vida real que un mamarracho de esa clase pudiera entrar dos veces en una casa sin ser arrojado a la calle, aunque sea amigo de los hijos.

En fin, no qui ro seguir comentando; vean ustedes la comedia y juzguenla, sin pensar en el nombre del autor, a quien yo respeto y admiro; pero que como no lo considero una cosa sobrenatural, creo que tiene defectos como todos. María Guerrero estuvo admirable, como siempre. Es verdad que el personaje que interpretó es lo mejor de la obra, y con su talento de actriz consumada supo hacerlo aún mejor de lo que es.

Al final de la obra le prodigó el público una ovación entusiasta y el escenario se llenó de cestas de flores, regalo de sus admiradores, que se cuentan por cientos, como ustedes saben. Muy bien Díaz de Mendoza (F.), que luchó con la falsedad del personaje que le tocó en su rta, y los demás interpretaron con discreción sus respectivos papeles.

Maquiavelo.

El problema de las subsistencias

El conflicto del pan.—Otra manifestación.—Cargas de la Guardia civil.—Una mujer herida. ALBACETE, 4.—Esta tarde se produjo la manifestación para pedir la rebaja del precio del pan. Los manifestantes, entre los que iban numerosas mujeres, situáronse frente al gobierno. La Guardia civil dió dos cargas, siendo recibida a pedradas. De la retregia resultó levemente herida una mujer. Los manifestantes se rehicieron después de las cargas y asaltaron la fábrica de chocolates de «La Pajarita». Después se promovió un motín en la estación del ferrocarril, acudiendo los guardias civiles. Las autoridades gestionan la solución del conflicto. El mercado de hoy.—Precauciones.—Un asunto. MURCIA, 4.—Al fin hoy se celebró mercado, que estuvo muy concurrido. Desde la madrugada, fuerzas de la Guardia civil y de Seguridad patrullan por las calles y por los alrededores de la población, vigilando constantemente los establecimientos públicos. En el camino de Palmar un grupo asaltó un carro que conducía pan. El pan caro.—Gestiones del alcalde.—Caresita de otros artículos. TERUEL, 5.—A consecuencia de la escasez de trigo se han encarecido las harinas, y ya los tenderos han anunciado el aumento de cuatro céntimos en cada kilo de pan.

Páginas literarias.

EL QUINTO, NO MATAR

(CONTINUACIÓN) cedió la licencia que le pedía; pero encareciéndome la necesidad de que no retardase mi regreso más allá de los días señalados, porque presumía que pronto emprenderíamos nuevos movimientos ofensivos de alguna importancia. Previa las presentaciones de rúbrica emprendí mi viaje a la corte, ansioso del dulce instante de ver aquel rostro tan bello cuyas sonrisas me hacían creer en la gloria. J—más me han parecido tan largos los caminos como entonces; pero al fin logré encontrarme en su presencia, y a fe mía que aquel traje de riguroso luto

hacia resaltar la blancura de su rostro de tal modo que más que mujer parecía una diosa en aquellos instantes. Mucho trabajo me costó arrancarle la promesa que yo deseaba; pero fueron tan dulces y persuasivas mis ardientes súplicas, que por fin me dió su palabra formal de que sería mi mujer ante Dios cuando pasara el año de luto. Cuando llegó el momento de separarme de ella para incorporarme de nuevo a mi regimiento, un presentimiento extraño se apoderó de mí. Sentía en mi alma una pena inmensa, como si me fuera a separar de mi hermosa prometida por toda una eternidad. Por más que trataba de ahuyentar de mi alma tan tristes ideas, no lo pude conseguir. Entonces pensé condensar en este manuscrito los principales acontecimientos de mi vida, y en especial aquellos en los que mi Emilia adorada representaba el papel más interesante. En este manuscrito están, pues, encerradas todas mis penas y alegrías, mis secretos más íntimos, y para que en caso de sucederme una desgracia no sufra extravío, lo encerraré dentro de un escritorio

de palo santo que heredé de mi madre, junto con el medallón que contiene el retrato de Emilia, y todo lo dejaré depositado en casa de mi amigo y pariente el marqués de Z. VI AQUÍ EMPIEZO YO Y aquí termina la narración del famoso manuscrito que os acabo de relatar, lo más fielmente que me ha sido posible. Precisamente a lo mejor, me he quedado con la miel en los labios y muerto de curiosidad por saber el desenlace de esta historia. Como he sido toda mi vida muy aficionado a escurrir vidas ajenas, no me he quedado satisfecho con no saber si el buen Alfredo Beroqui se llegó a casar por fin con su bella Emilia, y en la duda, de

cidí contar todo lo referente al manuscrito y el medallón a la condesa de Cerignola, que, a más de ser amiga mía de mucha confianza, conocía al dedillo la vida y milagros de medio Madrid y podría quizás descubrirme quiénes eran los personajes que figuran en los hechos que llevo relatados. Aquella misma noche tuve ocasión de hablar muy largamente con dicha amiga sobre el asunto, y por ella supe, como yo presumía, el triste desenlace de tan romántica historia. ¡Pobre Alfredo Beroqui, sus negros presentimientos al separarse de aquella mujer tan ideal se cumplieron con fatídica precisión! A los pocos días de presentarse en su regimiento emprendieron de nuevo las operaciones, y en el primer encuentro que tuvo con los carlistas, una bala enemiga le dió muerte traidora. El dolor de la pobre Emilia no conoció límites; y es fama, según dice mi aristocrática amiga, que aun lleva luto, a pesar de haber transcurrido cuatro años desde que ocurrió tan triste suceso. —¿Y es tan hermosa como dicen esa mujer?—le preguntaba yo.

(Continuará.)

EL MEJOR

PURGANTE

AGUAS MINERALES NATURALES DE

CARABAÑA

Depuradas

Antibiliosas

Antiherpéticas

Proprietarios: Vda. é hijos de R. J. CHAVARRI.-Dirección y Oficinas: Lealtad, 12.-Madrid

Colegio del Cardenal Cisneros

Incorporado al título de San Isidro. Costanilla de Santiago, 6.1.

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

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

Table with 6 columns: PREMIOS, Sobresalientes, Notables, Aprobados, Suspensos, TOTAL. Values: 38, 167, 81, 22, Ninguno, 270.

La Mutuelle de France et des Colonies

Sociedad de Seguros Mutuos sobre la Vida

SOMETIDA A LA VIGILANCIA DEL ESTADO FRANCÉS Y DEL ESTADO ESPAÑOL. Registrada en Francia de conformidad á la decisión ministerial de 13 de Marzo y 19 de Junio de 1907.

DOMICILIO SOCIAL: LYON (Francia)

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

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

SUSCRIPCIONES REALIZADAS (RAMOS VIDA Y FALLECIMIENTO) Fin 1896... 1 millón 617.000 frs. Fin 1900... 60 millones 954.900 frs. Fin 1905... 410 millones 845.900 frs. Fin 1910... 983 millones 383.900 frs. 31 Mayo 1913... 1.242 m. 586.400 frs. Más de 500.000 suscriptores.

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

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

Para más detalles, dirigirse á la

Delegación española de La Mutuelle de France et des Colonies, Plaza del Teatro, 3, Barcelona.

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

DIRIGIDA POR DON TOMAS SANCHEZ PACHECO

OFICIAL PRIMERO DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS

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

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

PREPARACION COMPLETA: Externos, 30 pesetas por mensualidades adelantadas.—Internos, 155 pesetas por todos conceptos, con inclusión de las asignaturas de Francés é Inglés. Hijos de empleados del Cuerpo, 25 pesetas.—Huérfanos de empleados, 20 pesetas.—Clases por mañana, tarde y noche.

Arenal, 24, principales, segundo y tercero.

Vickers, sons and Maxim Limited

Oficina en Londres: 32, Victoria Street, S. W.—Constructores de buques de todas clases, tanto de guerra como mercantes, máquinas marinas, blindajes, artillería de todos calibres para el Ejército y la Marina, cañones de tiro rápido de los sistemas Vickers, Maxim, etc.—Fabricadoras y munitores.—Fábricas que posee esta Compañía: Astilleros de Barrow-in-Furness (antes Naval construction and Armaments Co. Ltd. at Barrow-in-Furness); fábrica de cañones, cañones y blindajes de Schenck & Co. Ltd. at Barrow-in-Furness; fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockholm (Suecia); laboratorio de cartuchería en Dartford; fábrica en North Kinet, para proyectiles; polígonos de Bakmesala y Kynsford.—Buques de guerra construídos en los Astilleros de Barrow-in-Furness: «San Paulo», buque de combate de primera clase, de 19.200 toneladas y 23.500 caballos, para el gobierno brasileño; «Almirante Grant» y «Coronel Bolognesi», cruceros tipo de «Scout», clase de 3.200 toneladas y 14.000 caballos, para el gobierno peruano; «Burik», crucero de primera clase, de 1.300 toneladas y 19.700 caballos, para el gobierno ruso; «Katori», buque de combate de primera clase, de 18.950 toneladas y 16.000 caballos, para el gobierno japonés; «Mikasa», buque de combate de 16.200 toneladas y 15.000 caballos, para el gobierno japonés; «Libertad», buque de combate de primera clase, de 11.800 toneladas y 12.500 caballos, para el gobierno chileno (comprado por el gobierno inglés). Cambiado de nombre a línea ahora «Prinzipi». Por el gobierno inglés: «Natal», crucero de primera clase, de 13.550 toneladas y 23.500 caballos; «Santinel» y «Ski noscher» crucero tipo de «Scout» clase de 2.900 toneladas y 17.000 caballos; «Dominion», buque de combate de 16.350 toneladas y 18.000 caballos; «King Alfred», crucero de primera clase, de 14.100 toneladas y 30.000 caballos; «Vengeance», buque de combate de primera clase, de 12.950 toneladas y 13.500 caballos; «Hogue», crucero de primera clase, de 12.000 toneladas y 21.000 caballos; «Powerful», crucero protegido de primera clase, de 14.500 toneladas y 25.000 caballos; «Amohitra», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 18.000 caballos; «Niobe», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 16.500 caballos. Buques mercantes construídos en dichos astilleros: «Empress of India», «Empress of China» y «Empress of Japan», 8.000 toneladas y 10.000 caballos. Además desde el año 1873 hasta la fecha, se ha construído 70 buques de distintas clases.

“TITANIA”

Pintura metálica inoxidable (Patentada) SIN RIVAL EN EL MUNDO Para la conservación del hierro y de todos los metales a la intemperie.

Fabricante: E. HERRERA Calle O'Donnell, núm. 21.—Madrid.

Veronés -- Fotógrafo

San Bernardo, 52.—Madrid Tres retratos artísticos: 3 pesetas

IBARRA Y COMPANIA SEVILLA

VAPORES DE LA COMPAÑIA

Cabo Roca, 1.582 toneladas; Cabo San Sebastián, 1.583; Cabo de la Nao, 1.558; Cabo Trajosa, 1.496; Cabo San Martín, 1.861; Cabo Espartel, 1.249; Cabo San Vicente, 1.817; Cabo San Antonio, 1.991; Cabo Quejo, 1.691; Cabo Peñas, 1.611; Cabo Palos, 1.697; Cabo Trafalgar, 1.518; Cabo Ortega, 1.453; Cabo Creus, 1.421; Cabo Prior, 1.026; Cabo Silliro, 1.026; Itálica, 1.070; La Cartuja, 808; Triana, 748; Vizcaya, 831; Ibaizabal, 742; Luchana, 395; Cabo Santa María, 156.

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

Para más informes: Oficinas de la Dirección y D. Joaquín Haro, consignatario.

VAPORES CO-REOS TRASATLANTICOS

Pinillos, Izquierdo y C., de Cádiz

Servicio al Brasil y Río de la Plata por los nuevos y rápidos vapores

- «INFANTA ISABEL» de 10.000 toneladas (2 hélices). «BARCELONA» de 7.500 id. «CADIZ» de 7.500 id. «VALBANERA» de 7.500 id.

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

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

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

Servicios de la Compañía Trasatlántica

LINEA DE BUENOS AIRES

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

LINEA DE NEW-YORK, CUBA, MEXICO

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

LINEA DE CUBA-MEXICO

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

LINEA DE VENEZUELA-COLOMBIA

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

LINEA DE FILIPINAS

Trece viajes anuales, arrancando de Liverpool y haciendo las escalas de Coruña, Vigo, Lisboa, Cádiz, Cartagena y Valencia, para salir de Barcelona cada cuatro miércoles, ó sea: 6 Enero, 3 Febrero, 3 y 31 Marzo, 28 Abril, 26 Mayo, 23 Junio, 21 Julio, 18 Agosto, 15 Septiembre, 13 Octubre, 10 Noviembre y 8 Diciembre: para Port-Said, Suez, Colom-

SERVICIO QUINCENAL

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

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

bo, Singapore, Ilo Ilo y Manila. Salidas de Manila cada cuatro meses, ó sea: 26 Enero, 23 Febrero, 23 Marzo, 20 Abril, 18 Mayo, 15 Junio, 13 Julio, 10 Agosto, 7 Septiembre, 5 Octubre, 2 y 30 Noviembre y 28 Diciembre, para Singapore y demás escalas intermedias que á la ida hasta Barcelona, prosiguiendo el viaje para Cádiz, Lisboa, Santander y Liverpool. Servicio port trasbordo para y de los puertos de la Costa oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

LINEA DE FERNANDO POO

Servicio mensual saliendo de Barcelona el 2, de Valencia, el 3, de Alicante el 4, de Cádiz el 7, para Tánger, Casablanca, Mazagán, Las Palmas Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma y puertos de la costa occidental de Africa. Regreso de Fernando Poo el 2, haciendo las escalas de Canarias y de la Península indicadas en el viaje de ida.

LINEA BRASIL-PLATA

Servicio mensual saliendo de Bilbao y Santander el 16, de Gijón el 17, Coruña el 18, de Vigo el 19, de Lisboa el 20 y de Cádiz el 23, para Río Janeiro, Montevideo y Buenos Aires; emprendiendo el viaje de regreso desde Buenos Aires el 16 para Montevideo, Santos, Río Janeiro, Canarias, Lisboa, Vigo, Coruña, Gijón, Santander y Bilbao

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

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

Carreras Militares

ABIERTA MATRICULA EN LA ANTIGUA

Academia Sánchez Pacheco.

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

ARENAL, 24

Azopardo & Ca. Consignaciones, Embarques, Aduanas y Fletamentos. Cadiz (ESPAÑA)

CASA RECOMENDADA “EL PRECIO FIJO”

41, PRINCIPE, 41 - MADRID

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

Fábrica de blusas.—Todo á precios de almacén. Unica casa de EL PRECIO FIJO

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