

DIARIO DE LA MARINA

Periódico Independiente

Año XLIX

Redacción y Administración: Polígono, 3, anillo, dcha.-Tel. 2.931.

Madrid, Sábado 5 de Mayo de 1917.

DOS EDICIONES DIARIAS

NÚMERO 14.833.

El problema de las subsistencias

Cuando un país tiene hondamente perturbados sus problemas económicos debe dar trepa a la resolución de los problemas políticos. Ahora, el nuestro, por razones de urgencia, siente solicitada su atención por el problema de las subsistencias, y no conseguirá encauzarlo bien si aplica su actividad en otras orientaciones de menor apremio.

Un estudio concienzudo ha permitido apreciar que en casi todas las regiones españolas hay existencias suficientes para el consumo normal, circunstancia que excluye toda razón de carestía; pero no de ahora, sino de antiguo, se viene observando que la industria del acaparamiento obliga a oscilar los precios, y eso hay que evitarlo a todo trance.

Las autorizaciones legales que ponen en manos del Poder público los medios más o menos rápidos de normalizar los precios y el abastecimiento del mercado de subsistencias deben emplearse sin contemplaciones.

Se ha dicho, con razón o sin ella, que uno de esos medios, el de las incautaciones, se ha utilizado de modo irregular, con rigidez en unos casos, con demasiada benevolencia en otros, y eso ha suscitado no pocas reclamaciones, que parecen justificadas.

Eso no debe ocurrir. Allí donde los industriales acaparadores se burlan de la ley y tratan de explotar desconsideradamente al consumidor, se deben aplicar los procedimientos legales que impidan semejantes abusos.

España tiene diversidad de climas y producciones. En unas abundan unas subsistencias, y en otras, otras; el deber del Poder público es conocer minuciosamente esas circunstancias, y regular los transportes y las tarifas de precios, llegando hasta el límite de la condescendencia para entrar en los del castigo antes que permitir transgresiones con cosa tan sagrada en las presentes circunstancias como las subsistencias.

Plausibles, por consiguiente, el rigor que se va a emplear contra los acaparadores de mala fe, que no sólo faltan a la ley, sino que además pueden dar lugar a que se susciten desconfianzas y se originen conflictos.

El comercio exterior está completamente desorganizado; pero el interior hay que normalizarlo en forma que no sean posibles ni esos conflictos ni aquellos abusos. Si la vida encarece por causas generales nadie podrá quejarse; pero que se haga difícil por no tener la energía suficiente para normalizar los mercados de subsistencias será motivo para desconfiar de quienes, teniendo a su alcance medios legítimos de evitarlo, no lo hagan.

Así, pues, aun cuando sea apelando a la Guardia civil, según frase que estos días ha hecho famosa un alto personaje, es preciso tener a raya a los acaparadores. Lícito es comerciar con elementos adecuados; pero explotar el hambre y determinar caprichosamente la carestía de las subsistencias es criminal.

Si no bastan los procedimientos gubernativos normales para evitar esos agios, debe enviarse a los Tribunales a los contraventores de la ley en materia de subsistencias. Los artículos de consumo deben ahora, más que nunca, encontrarse vía libre para llegar cómoda, rápida y económicamente al consumidor. Si así no ocurre, cuando se demuestra que no hay carencia de ellos, debe castigarse a los traficantes de mala ley, no ya encarcelándolos, sino echándolos a presidio.

Ese es el deber de las autoridades para evitar que por empacho de legalidad, según el modismo, se dé el caso de que mientras muchas familias y ciudadanos honrados perecen de hambre, vivan en pletórica orgía los industriales del acaparamiento.

El respeto a ciertos principios de libertad industrial y mercantil, que en épocas normales son tolerables, para sostener caciquismos de política y recibir protecciones electorales más o menos ostensibles, debe ahora desaparecer, procesando sin contemplaciones a los que acaparan criminalmente las subsistencias, elevan los precios de los artículos de comer, beber y arder, y se hacen ricos, impunemente, a costa de los pobres.

Evitando a tiempo abusos de ese calibre es como se podrán sortear las graves dificultades del presente momento histórico, acarreadas por el pretexto de la guerra; y, en último caso, más vale, por razón de justicia, favorecer a los míseros que a los altivos.

El Poder público tiene trazado un camino recto para salvar esas dificultades; sigalo sin contemplaciones, y habrá hecho más por la salvación de la Patria con esos rigores que con todas las lenidades en materia legal, que de ordinario venían siendo la base de sustentación de los grandes agiotistas y de los desaprensivos negociantes.

Suicidio de un marinero de la Armada

Un contrabandista gravemente herido. Vigo, 5.—Se ha disparado un tiro el marinero de la Armada Benito Lorenzo Latorre, que se encuentra grave.

Ha manifestado que había querido matarse, porque le riñó el contramaestre.

El encargado de vigilar los barcos que salen a la pesca vio la madrugada última acercarse un bote tripulado por un hombre.

Como éste no contestara a las voces de ¡alto! que le diera, él disparó un tiro de fusil, hiriendo en un muslo al marinero.

En estado grave fué recogido de la barca. Se le supone un contrabandista.

LA REVOLUCION RUSA

La Historia comprueba con evidencia indiscutible que a las perturbaciones introducidas en las formas de Gobierno que arrebataban el poder a quien lo ejerce y lo entregan a las masas, siguen siempre reacciones más opresivas que aquellas que fueron derribadas.

Del gran movimiento filosófico de 1793, que dió nacimiento a los principios fundamentales de la Libertad y del Derecho moderno, nació un Napoleón que gobernó a Francia y a Europa entera con el látigo en la mano.

Si nuestra revolución de Septiembre de 1868, que fué seguida del período anárquico republicano, se vió libre de esa regla fatal, se debió tan sólo a las altas dotes de D. Alfonso XII y a la sabiduría del gran Cánovas del Castillo, a quienes la posteridad hispana juzgará como merecen.

Hoy día nos encontramos frente a los sucesos de San Petersburgo y de Moscú que han derribado el trono que parecía más firme en el mundo, porque el autócrata ruso reunía las cualidades de jefe del Estado y de la Iglesia ortodoxa, la adoración del ejército y el apoyo de un clero omnipotente. Los *mujiks* temblaban al solo nombre del Zar, y era axioma para ellos que le debían la existencia sin réplica ni vacilaciones.

Las causas que han producido la revolución de Rusia y el destronamiento del Monarca no están muy claras todavía.

Se atribuye el impulso inicial a manejos ingleses para evitar que tomase predominio el partido de la paz que fomentaban los germanófilos de la corte, cuyos consejos parecía escuchar con agrado el Soberano.

Mucho habrá de cierto en esos rumores que han corroborado los nombramientos de los nuevos gobernantes, hechas todos ellos de los prohombres británicos; pero ya se va viendo el error en que estos últimos incurrieron.

No se suelta impunemente a las fieras en jauladas. Dóctiles a la vez del domador, parecen inofensivas y ejecutan cuanto su amo les ordena; pero abridles la puerta de su encierro, y al contacto de la libertad adquirida por sorpresa brotarán los instintos feroces que dormían encalmados por la imposibilidad de ensayar una rebelión.

Así vemos que los primeros pasos de ese movimiento han sido borrar del ejército los métodos seculares de terror, cayendo en el extremo contrario y pretendiendo que los regimientos se gobiernan por sí mismos, convirtiéndose cada cuartel en un cantón independiente y nombrando sus jefes por sufragio universal.

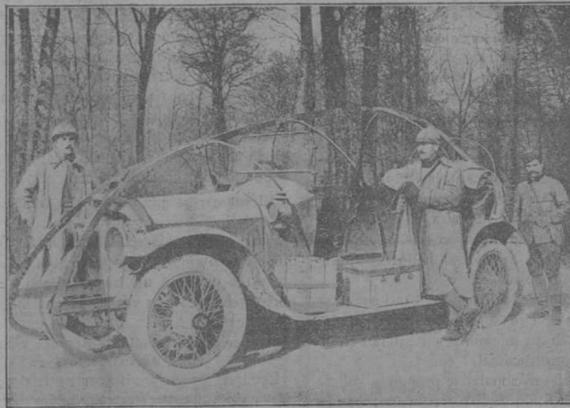
Los campesinos sólo piensan en repartirse las tierras que laboraban para que otros gozasen del fruto de su trabajo, y nadie podrá vencerles de que su causa no es la suprema justicia, la reivindicación lógica de anteriores atropellos.

De un Ejército que así se conduce, de un pueblo que de este modo intenta inaugurar su liberación, es inútil esperar sacrificios y actividades guerreras. Por mucho que se empeñen Milukoff y la Cancillería inglesa, no partirá del Duna, del Pripet, del Dniester ni del Sereh un ataque que merezca tal nombre. Rusia no quiere ya combatir, y para llegar al triunfo lo primero que hace falta es desos de vencer.

Los informes de Londres y de París atribuyen ahora a los deshielos la pasividad de las tropas moscovitas, afirmando que en cuanto venga el buen tiempo secundarán la acción general, afligiendo a los Imperios centrales.

Poco hemos de vivir si no comprobamos quién tiene razón en este pleito: si los que dudan de que los rusos hagan algo de provecho, entre los cuales estamos; o los que consideran próxima una ofensiva en el frente oriental.

Aun estos últimos reconocen—véase el artículo diario de *Le Temps* sobre la guerra—que la preparación del Ejército de Rusia es



Automóvil utilizado por los franceses para evitar el peligro de los alambres tendidos de lado a lado del camino.

deficiente, siendo de temer fracasos parciales cuando comience a moverse; pero no les importa: la cuestión es echar carne a la caldera, sin preocuparse más que de la cantidad.

Es triste tener que confesar, al cabo de tres años de campaña, que no se espera el éxito de las fuerzas propias, sino del auxilio ajeno. Son las improvisaciones que se declaran impotentes ante una organización metódica, cuyo valor reconocen en su fuero íntimo.

M. J.

MUERTE DEL DOCTOR BEJARANO

Esta madrugada falleció en el Sanatorio de Villa-Luz, a consecuencia de una parálisis general progresiva, el eminente doctor Eloy Bejarano.

Contaba el ilustre hombre de ciencia sesenta y un años de edad, y ha muerto ocupando el cargo de inspector general de Sanidad interior. Era miembro de la Real Academia de Medicina, y en cierta ocasión ocupó en Madrid el primer puesto entre los médicos de visita.

Realizó grandes y plausibles campañas sanitarias, recordándose especialmente la llevada a cabo en Vendrell y Larreria el año 1911 con motivo de la invasión del cólera.

Su entierro se ha verificado esta tarde, y ha constituido una sentidísima manifestación de duelo.

Descanse en paz el ilustre finado, y reciba su distinguida familia nuestro pésame.

La crisis de la Marina mercante

En la primera época de la actual contienda internacional, mucho antes de que se estableciese el bloqueo submarino, las circunstancias beneficiaron el tráfico marítimo nacional, y las empresas navieras, en un rasgo de loable patriotismo y ante la situación próspera, aun cuando accidental, que experimentaban los transportes por mar, renunciaron el percibo de las primas que les otorgaba la ley de Comunicaciones marítimas dictada en Julio de 1909 para fomentar la Marina mercante, cuyas primas, por tonelada transportada en buque nacional, eran un estímulo para las Compañías de navegación en el sentido de permitirles poder aumentar sus flotas, creando nuevos elementos de bienestar marítimo y cerrando al propio tiempo nuestros puertos al pabellón extranjero.

Los torpedeamientos intensivos han disminuído enormemente el volumen de nuestro tonelaje disponible, sin que pueda compensarse ese perjuicio de ninguna manera; pues suspendidos los efectos de la indicada ley en lo relativo a las expresadas primas, las circunstancias han variado de un modo esencial para la navegación, no sólo de altura, sino de cabotaje, a términos de que la crisis de la Marina mercante nacional es extraordinariamente aguda.

Esa suspensión de los indicados efectos no tiene ya razón de ser, y toda vez que la ley citada está vigente y no ha sido derogada, sino

parcialmente dejada en suspenso por disposición de carácter gubernativo, en virtud de consideraciones accidentales que así lo aconsejaron; parece natural, y desde luego resulta de gran conveniencia para suavizar esta crisis tan aguda que experimenta la navegación mercante por los modos de proceder los mantenedores del bloqueo submarino, puesto que las circunstancias han variado notablemente, convirtiéndose en afectivas para la Marina mercante, después de dicho bloqueo, de prósperas y bonancibles que eran para nuestros tráficos marítimos, antes de ser establecido; parece natural, repetimos, que desaparezca esa suspensión

gubernativa de la indicada ley y se restablezca ésta en todas sus partes, o sea íntegramente, y sobre todo en lo referente a la concesión de las citadas primas a la navegación, en vista de que las circunstancias han variado en perjuicio de nuestro comercio marítimo, hoy casi destruído por la pérdida del tonelaje disponible, que no se repone con aquella celeridad que nuestras necesidades marítimas reclaman.

Este medio de fomentar la Marina mercante, que tan grave crisis atraviesa, no suscitara ninguna clase de dificultades, recelos ni suspicacias, ni nacional ni internacionalmente, ni daría lugar a reclamaciones diplomáticas, ni a complicaciones ni represalias de ningún género. Existe una ley, la de Comunicaciones marítimas, que fomenta la navegación mercante, alguno de cuyos efectos parciales fueron suspendidos gubernativamente porque así lo aconsejaban circunstancias propias; ¿por qué no ha de quedar restablecida, también por la vía gubernativa, y anulada la dicha suspensión accidental, puesto que han variado las circunstancias, y ni siquiera hay necesidad de apelar a las Cortes, sino cumplir en todas sus partes el precepto legislativo?

Este es un camino llano y hacedero de favorecer a la Marina mercante, y que, además reportaría otra ventaja, y es la de que el naciente Montepío Marítimo Nacional, creado para favorecer al personal marítimo, podría robustecer su filantrópica institución, aplicando en provecho de ésta el importe depositado en el Banco, de ya respetable consideración, procedente del 4 por 100 del valor de las primas a la navegación, que el Reglamento de Comunicaciones marítimas preceptúa se destine para constituir instituciones de carácter benéfico, cual es el indicado y recientemente creado Montepío Marítimo, que favorece el porvenir del personal náutico; cosa que puede hacerse por medio de una sencilla Real orden del ministerio de Fomento.

Siendo tan fácil el remedio de la crisis de la Marina mercante y el alivio del personal marítimo, no es de suponer que se omita; pues de otro modo, el mal irá en aumento, las circunstancias continuará agravando la crisis de la navegación y el comercio marítimo nacional concluirá por desaparecer por completo.

M. S.

ESPAÑA Y ALEMANIA

Repatriación de buques españoles

El ministro de Estado dijo ayer mañana a los periodistas que, merced a las gestiones que el Gobierno español entabló con el de Alemania, han salido para España todos los buques españoles que había detenidos en los puertos ingleses desde que comenzó el bloqueo.

Añadió el ministro que seis de esos buques, pertenecientes a la Compañía Transmediterránea, han llegado ya a puerto; españoles con 15.000 toneladas de carbón inglés.

Parece que se ha concedido igual trato a los barcos daneses anclados en aguas inglesas.

DECRETO IMPORTANTE Una invitación a los navieros Los contratos de fletes

La Gaceta publica hoy un Real decreto del Ministerio de Fomento, que dice así:

EXPOSICION

Señor: El Real decreto de 3 de Marzo de 1916, creando la Junta de Transportes marítimos, previene que los navieros se concierten entre sí para determinar los buques que han de poner a disposición de aquella con objeto de realizar con regularidad y activamente el transporte marítimo de mercancías más indispensable a la economía nacional; y dispone asimismo que se concierten libremente entre ellos para la distribución proporcional, con arreglo al tonelaje de registro, de las cuotas necesarias para resarcir del quebranto que se produzca a los propietarios de los buques que hagan los servicios ordenados a flete reducido.

Este precepto ha sido cumplimentado por los navieros asociados, mas no por todos los libres, algunos de los cuales, por su pasividad, han dificultado la gestión encomendada a la Junta, no solamente por lo que se refiere a la designación de barcos, sino también en cuanto a la clasificación de los servicios que realizan para la debida aplicación de los coeficientes de tributación acordados.

A fin de obviar estas dificultades, la Junta de Transportes marítimos invitó a los navieros libres a ingresar en alguna de las tres agrupaciones hoy existentes o constituirse en otra; los representantes y con la cual aquélla pudiera estar en constante relación.

Esta gestión no ha producido el resultado que se esperaba. En vista de esto, estima la Junta que debe el Gobierno proponer a dichos armadores que designen un representante autorizado con quien aquélla pueda entenderse en todo momento, y en el caso de que esto tampoco se consiga, que quede autorizado para hacerlo de oficio el ministro de Fomento.

Por otra parte, ocurre con demasiada frecuencia que los buques designados por la Junta como más adecuados para prestar un servicio halláanse sujetos a contratos anteriores, demorándose con tal motivo o haciéndose imposibles transportes urgentes o indispensables.

Para evitar estos inconvenientes, que pueden representar en los momentos actuales daños gravísimos al interés público, principalmente cuando se trata de cereales y carbones, bastará que el Gobierno, haciendo uso de las facultades que le confiere el art. 4.º de la ley de Subsistencias de 11 de Noviembre último, transfiera a la Junta de Transportes Marítimos la facultad de suspender los efectos de los contratos de fletamento celebrados entre particulares y los armadores de los buques requeridos para verificar transportes con arreglo a lo dispuesto en el Real decreto al principio aludido, siempre que se estime indispensable recurrir a esta medida extrema.

Es de esperar fundamentalmente que las que se proponen aumenten la eficacia y faciliten el cometido de la Junta de Transportes Marítimos, que hasta el presente ha podido proporcionar fletes con una reducción sobre los ordinarios importante más de 11 millones de pesetas, gravamen que ha sido distribuido entre nuestros armadores en proporción al tonelaje que representan.

En atención a lo expuesto, el ministro que suscribe, de acuerdo con el Consejo de ministros, tiene el honor de someter a la aprobación de V. M. el siguiente

REAL DECRETO

De acuerdo con Mi Consejo de ministros y a propuesta del de Fomento,

Vengo en decretar lo siguiente:
Artículo 1.º Por el ministerio de Fomento se invitará a los navieros que no pertenezcan a las asociaciones constituidas en la actualidad o que puedan constituirse, a que elijan un representante con quien la Junta de Transportes Marítimos se entienda para los fines determinados en el Real decreto de 3 de Marzo de 1916.

En el caso de que dichos navieros no hicieran la elección de representante, será designado éste por el ministerio de Fomento.

Art. 2.º Cuando motivo de urgencia reconocida u otros igualmente justificados lo exijan, podrá dicha Junta suspender los efectos de los contratos de fletamento que tuviesen celebrados con particulares los armadores de los buques que se designen para efectuar transportes de cereales y carbones con flete reducido, quedando aplazados hasta que éstos se ultimen los que en el mismo buque hubiese de realizar para dichos particulares.

Art. 3.º El ministro de Fomento dictará las disposiciones necesarias para el cumplimiento de este decreto.

Dado en Palacio, a 4 de Mayo de 1917.

ALFONSO
El ministro de Fomento,
Martín de Rosales.

EN EL CONTINENTE

La guerra europea

Las operaciones en Francia

Los violentos ataques ingleses.—Los combates de artillería.

Berlín, 5.—En el frente de Arras, y entre Acheville y Queant, en una anchura de 30 kilómetros, se malogró otro intento de perforación inglés, dado por 16 ó 17 divisiones, después de un extraordinario desarrollo de su artillería. Antes de amanecer, hasta muy entrada la noche, se estrellaron los repetidos ataques ingleses delante de nuestras líneas y bajo nuestro fuego, con grandísimas bajas por parte del enemigo. Además quedaron más de 1.000 prisioneros en nuestras manos. La preparación de fuertes contingentes de artillería ingleses al Sureste de Arras demuestra la gran importancia que los ingleses habían dado a dicho ataque.

Está en su apogeo el combate de artillería al Norte de la línea Soissons-Reims. Adquirió extraordinaria violencia entre el Aisne y el Brimeux. El fuego destructor de nuestras baterías se concentró contra las trincheras enemigas. Los franceses cañonearon de nuevo la ciudad de Laon. Al Oeste de Braye, en la montaña de Invierno (el Oeste de Draonne) se malograron varios ataques franceses bajo nuestro fuego de infantería y de artillería, habiendo tenido el enemigo muchas bajas.

No hay nada de nuevo que señalar en el Cuerpo de ejército del Duque Albrecht.

Favorecidos por buenas condiciones atmosféricas, hubo gran actividad aviadora en el frente occidental. Nuestros aviadores bombardearon con éxito los acantonamientos y los depósitos de municiones cerca de Arras y al Sur de Aisne. El enemigo perdió diez aparatos.

Los franceses se apoderan de Craonne, y en la región de Reims, de las primeras líneas alemanas en un frente de cuatro kilómetros.

París, 5.—Durante el día hemos ejecutado brillantemente una operación que nos ha hecho dueños del pueblo de Craonne y de varios puntos de apoyo al Este y al Norte de dicha localidad. La cifra de prisioneros hechos por nosotros, y contados hasta ahora, es de 150.

En la región Noroeste de Brime, después de viva preparación de artillería, ejecutamos esta mañana un ataque, en el curso del cual nuestras tropas tomaron las primeras líneas alemanas en un frente de cuatro kilómetros, aproximadamente.

En esta operación hemos hecho 600 prisioneros, entre los cuales ocho son oficiales.

En Champagne, la lucha de artillería ha sido violenta durante toda la jornada en la región del Sur y del Suroeste de Moronvillers.

Nada que señalar en el resto del frente.

Los ingleses ocupan la granja de Malakoff y siguen avanzando en la línea de Hindenburg.

Londres, 5.—Hemos realizado un nuevo avance en el Noroeste de San Quintín y en el Noroeste de Mangicourt, donde hemos tomado la granja de Malakoff.

El número de prisioneros alemanes hecho por los nuestros en el curso de las operaciones de ayer pasa de 900, entre ellos 28 oficiales.

Nuestras tropas han consolidado hoy sus posiciones en la parte de la línea de Hindenburg conquistada la víspera. Además han avanzado hacia el Este a lo largo de las trincheras, causando al enemigo grandes pérdidas y haciendo prisioneros.

El Ayuntamiento y 50 casas de Reims destruidos por un incendio.

París, 5.—Ayer, a las dos y media de la tarde, empezó a arder el Ayuntamiento de Reims a consecuencia del bombardeo enemigo. Cincuenta inmuebles inmediatos han sido igualmente destruidos por el fuego.

Las operaciones en Rusia

Fuego de artillería.—Bombardeo aéreo.—Avión derribado.

Petrogrado, 5.—El acostumbrado fuego de fusilería y reconocimientos de patrullas exploradoras.

Mar negro.—Una escuadrilla de hidroaviones rusos lanzó sobre Maknude, a orillas del Danubio, 120 bombas, comprobándose grandes daños.

A pesar del violento fuego enemigo, todos nuestros aparatos y pilotos regresaron a sus bases sin novedad.

Nuestros destroyers hundieron un aparato alemán, que cayó en la región de Gorojanka, Este de Galicia.

El aparato arrojó y sus pilotos fueron hechos prisioneros.

Ataque ruso fracasado.

En los Cárpatos, tres batallones rusos atacaron sin éxito algunas nuestras posiciones al Norte del valle de Susita.

La lucha en el Cáucaso.

Petrogrado, 5.—Unos débiles intentos del enemigo para tomar ofensiva al Sudoeste de Giunickhanen, fueron fácilmente rechazados.

Hacia Manykin, nuestras tropas ocuparon una isla en el río Djalá, cerca de Djumar, al Norte de Manykin.

La lucha en los Balkanes

Ataque de artillería.

Berlín, 5.—Frente macedónico.—La actividad de la artillería se recrudeció a ratos entre el lago de Prespa y el Czerna, a ambos lados del Vardar y a orillas del Struma.

Ataques rechazados.

Petrogrado, 5.—En la noche del día 1.º los elementos enemigos, apoyados por la artillería, atacaron una altura a 15 verstas al Sudoeste de Okno, ocupada por nuestras tropas. Los ataques del enemigo se estrellaron contra nuestras líneas.

En el resto del frente hay el acostumbrado tiroteo.

Al margen de la guerra

En el Reichstag alemán.

Berlín, 5.—Ha quedado constituida la Comisión constitucional del Reichstag alemán de la siguiente forma: Presidente, el jefe social-demócrata, Scheidemann; vicepresidente, el conservador doctor von Veit. A la Comisión pertenecen cuatro conservadores, entre éstos el jefe Haussmann; dos miembros de la minoría social-demócrata, seis social-demócratas, un alsaciano y un polaco.

El órgano oficial del partido liberal-nacional publica una declaración sobre el criterio constitucional que sus miembros sustentarán en la Comisión constitucional.

Los liberales nacionales se proponen solicitar la modificación de la Constitución, con lo cual las actuales disposiciones sobre la responsabilidad del canciller serán ampliadas. Se piensa obtener una participación más intensa del Parlamento en el ejercicio del Poder, elevando a los diputados al cargo de secretarios de Estado.

Los liberales-nacionales quieren para ello llegar a la necesaria estabilidad de las relaciones entre los partidos políticos mediante la introducción del derecho electoral proporcional.

El nuevo Gobierno griego.

París, 5.—Por tercera vez, desde hace diez y nueve meses, el Rey ha formado Gabinete favorable a la Entente.

Los periódicos ven con indiferencia la desaparición del Gabinete Lambros, que a su juicio sólo existía nominalmente.

Le Matin insiste en que Zaimis reemplaza a Lambros por la exclusiva voluntad del Rey y dice que los ministros aliados se han negado a cooperar en la formación del Gabinete.

EL BLOQUEO

LA GUERRA EN EL MAR

EN NUESTRAS COSTAS

Dos barcos franceses armados echados a pique.—Dos pesqueros españoles también se hundieron.

San Sebastián, 4.—Al mediodía ha llegado a San Sebastián la noticia de que, a 36 millas de la costa, los pesqueros «mamelenas» números 9 y 12 divisaron otros dos barcos pesqueros franceses armados que eran perseguidos por un submarino alemán.

Los perseguidos, que se llamaban «Marne» y «Verdun», creyeron que podrían librarse de la acción del submarino, y se colocaron detrás de los pesqueros españoles, en el momento en que el sumergible comenzó a disparar.

Contestaron los pesqueros franceses con sus cañones, y entre unos y otros cambiáronse varios proyectiles. Y tan averiados resultaron los navíos españoles, que las tripulaciones se vieron en la necesidad de echarse al agua.

A los pocos momentos, los cuatro barcos pesqueros desaparecieron. Varios marinos llegaron a la playa, habiendo necesidad de asistir a cinco de ellos, que resultaron heridos, en la Casa de Socorro.

Según los naufragos manifestaron, no todos los tripulantes salieron con vida, pues se perdieron, no se sabe si por efecto de los disparos o por ahogarse, después de abandonar las embarcaciones.

En cuanto a los tripulantes del «Marne» y «Verdun», creen que no pudo salvarse ninguno.

La noticia ha causado profunda emoción en esta ciudad.

Vapores holandeses detenidos.

Vigo, 5.—Procedente de Falmouth llegaron los vapores holandeses «Medan» y «Terschelling».

Ambos, que van destinados a Rotterdam con autorización del Gobierno alemán, estaban en Inglaterra hace tres meses; pero no pudieron seguir su viaje a Holanda.

Para significar que navegan con permiso de Alemania, llevan los costados pintados de

de pros a poca, con ambas franjas verticales, blancas y encarnadas.

Los capitanes dicen que les hubiera convenido realizar el viaje directamente desde Inglaterra a Holanda; pero que no teniendo carbón suficiente para la travesía, ni pudiendo obtenerlo en aquella nación, decidieron venir a Vigo para carbonear, emprendiendo después nuevamente el viaje de Rotterdam.

El «Medan» conduce 62 naufragos de otros dos vapores holandeses hundidos por los alemanes.

Actualmente están detenidos en Vigo 10 vapores holandeses.

La Coruña, 5.—A media tarde fondeó en este puerto el vapor holandés «Debland», que procedente de Barmouth se dirige a Pernambuco, autorizado por Alemania y que para tomar carbón y víveres de que carecía ha venido a La Coruña.

Desplaza 2.762 toneladas, y trae las dos banderas pintadas con grandes franjas rojas y blancas.

EN OTROS MARES

Otro buque inglés hundido.

Londres, 5.—El vapor británico «Warrior» fué torpedeado el día 2, sin previo aviso, por un submarino alemán. El comandante del submarino se negó a conceder ninguna asistencia a sus víctimas, y no contento con esto, les exigió que diesen el nombre del barco. A pesar de su situación desesperada los supervivientes, que se agarraban a un bote naufragado, rehusaron resultadamente dar la información que se les pedía. El submarino desapareció entonces, abandonándolos a su suerte.

Seis de los supervivientes fueron recogidos por un barco francés, que los desembarcó en un puerto de la costa occidental.

El submarino que hundió al «Arcadian» a pique.

París, 5.—De Marsella dicen a Le Matin que el submarino que torpedeó al «Arcadian» intentó torpedear a un buque aliado de alto porte, que atacó a su vez al submarino, hundiéndole.

Destroyer inglés hundido.—Sesenta y un marinos desaparecidos.

Londres, 5.—Según un parte oficial del Almirantazgo, el miécoles anterior un destructor inglés, de tipo antiguo, tropezó con una mina en el canal de la Mancha, hundándose.

Desaparecieron un oficial y 60 marinos de la tripulación. Se cree que perecieron ahogados.

Reorganización del Almirantazgo.

Londres, 5.—Según el Times, se está verificando una reorganización en gran escala en el Almirantazgo.

El cambio principal es la formación de un Estado Mayor de Guerra, cuyos miembros estarán libres de todos otros deberes.

Un decreto sobre el avituallamiento.

París, 5.—El Diario Oficial publica un decreto del ministerio de Avituallamiento, reglamentando la fabricación y el uso de las harinas.

Desde el 10 de Mayo las harinas deberán contener el 85 por 100 del trigo pesado.

Los molineros sólo venderán harina a los panaderos y a los labradores que entreguen su trigo a moler.

Los panaderos son los únicos autorizados a vender harina por cantidades que no pasen de 125 gramos.

El mismo decreto regula también las condiciones del comercio de molinería y de panadería.

El puerto de Valencia

Valencia, 5.—El mes de Abril de este año entraron en el puerto 30 barcos extranjeros.

En el mismo mes del año anterior entraron 53.

El cónsul alemán en Valencia visitó al director de la Asociación valenciana de Caridad, entregándole en nombre del embajador de su país 3.000 pesetas para los fines benéficos que realiza.

También entregó la misma cantidad al cura párroco de las barriadas marítimas del Grao y Cabañal, para que la distribuya entre los pobres de su parroquia.

Se ha ofrecido a la Asociación de Caridad para cuanto necesite esta institución.

En la Casa del Pueblo se ha celebrado una reunión de obreros tranviarios. Acordaron hacer a la Compañía las siguientes peticiones: jornada de ocho horas, unificación de jornales a los tipos de cuatro pesetas para los empleados efectivos, y 14 reales para los supernumerarios.

La jornada mínima en la actualidad es de catorce horas, y los jornales oscilan entre 12 y 14 reales.

Botadura desgraciada

Seis obreros heridos.

Málaga, 5.—En un varadero situado en la playa del paseo de la Farola, próximo al Faro, ha ocurrido un desgraciado accidente.

Desde hace varios días en dicho varadero se venía trabajando en la reparación y limpieza de fondos del vapor «Galicia».

Ayer, habiéndose terminado tales trabajos, dispuso la botadura del vapor, cuya operación se comenzó a realizar.

Como este trabajo es sumamente peligroso y de su buena realización depende muchas veces la vida de los trabajadores, el encargado recomendó el mayor cuidado.

Pero a pesar de esto, al aflojar el cable, el barco se precipitó al mar, arrastrando consigo la cadena del cabrestante, despidiendo con

gran fuerza a los trabajadores, que no pudieron contrarrestar el peso de la embarcación.

Más de catorce hombres que trabajaban en la máquina fueron derribados y despedidos a gran distancia, resultando algunos con importantes lesiones.

Estos son seis, y se llaman: Alfonso Mejías Lozano, de Granada, de cuarenta años, casado; Manuel Toledo García, de Málaga, de veinticinco años, soltero; José Guerrero Rodríguez, de Algarrobo, de sesenta años, casado; Sebastián Guerrero González, hijo del anterior, de catorce años; Andrés García Sánchez, de Málaga, de treinta y ocho años, y Francisco García Jiménez, de Carmona, de cincuenta y siete años, soltero.

El estado de los cuatro últimos es grave y han sido trasladados al Hospital; los otros pasaron a su domicilio con heridas leves y de pronóstico reservado.

Del suceso se ha dado cuenta al Juzgado de instrucción.

DENUNCIAS DE UN CONCEJAL

El Juzgado entiende en el asunto

Ayer se recibió en el Juzgado de guardia el expediente formado por orden del alcalde de Madrid, D. Luis Silvela, y que constituye las reseñas dadas por los periódicos, de la sesión municipal que se celebró el viernes último, en la que el concejal D. Miguel Maura formuló dos graves denuncias.

Estas denuncias se refieren a la gratificación de 1.000 pesetas que individualmente recibieron algunos concejales, por gestiones realizadas en el concierto del Timbre municipal que satisface la Empresa de la Plaza de Torres, y a otras gestiones entabladas cerca de la Sociedad del ferrocarril Metropolitano, para que, mediante la entrega por ésta de 100.000 pesetas, se obviasen ciertas dificultades.

El alcalde envió, como es de rigor, el expediente a que nos referimos al fiscal de la Audiencia, y éste, después de examinarlo, lo trasladó, como decimos, al Juzgado de guardia.

El asunto ha tomado estado judicial, y se da como seguro que por la importancia que encierra, tanto por el carácter de las denuncias, como por los elementos a que se alude en ellas, será nombrado juez especial.

LAS SUBSISTENCIAS

Manifestaciones del Sr. Burell.

El ministro de la Gobernación habló anoche extensamente con los periodistas, exponiéndoles el estado en que se halla el problema de las subsistencias, que a juicio del Sr. Burell debía denominarse de transporte.

Una vez más afirmó que en España, si no sobran medios de vida, por lo menos no faltan; pero en cambio sólo hay un cincuenta por ciento de los medios de transporte necesarios.

Hizo el Sr. Burell un elogio muy cumplido de la forma en que en Valladolid y Zaragoza se han llevado a cabo los repartos de trigo, y dijo que se reciben en el Ministerio algunas quejas de elementos productores por la proporción de las incautaciones.

La mayor parte de dichas quejas son infundadas, y para demostrarlo citó varios casos concretos.

El ministro atribuye la mayor parte de las dificultades con que ahora se tropieza a la mala política ferroviaria seguida en España, pues se da el caso de que la fábrica de Beasala no ha construido un solo vagón con destino a España.

A procurar que en lo sucesivo no ocurra lo mismo el Gobierno encamina todos sus esfuerzos.

El Sr. Burell dijo que atenderá con preferencia muy urgente al abaratamiento de las patatas y del azúcar.

«Me consta—decía el ministro—que en Madrid existen grandes existencias acaparradas, y confío en que dentro de breves días la Policía habrá logrado descubrirlas.

Nuevamente me ha visitado una Comisión de patateros valencianos y catalanes, y no han logrado convencerme aun, pues las garantías para el abastecimiento del mercado nacional no son todo lo seguras que fuera de desear.

Ofrecen veinte vagones a 12 céntimos en el lugar de producción, y este precio es superior al corriente actual.

Las patatas han subido diez céntimos en estos últimos días, y hay que evitar que perdure este precio.

El Gobierno—añadió el Sr. Burell—no puede hacer milagros, y si realizados todos los esfuerzos que se están poniendo en práctica no convenceráramos de su ineficacia, me apresuraría a declararlo y ceder el paso a otro hombre público.

Hay que hablar claro a la opinión, y las culpas no son atribuibles ni a este ni al anterior Gobierno.

Hizo luego el Sr. Burell un examen de la política de subsistencias en los países beligerantes, que en corto plazo de tiempo se han visto precisados a variar de sistema y han fracasado los grandes prestigios nacionales, como el alcalde de Lyon, tenido por el Costa francés.

Por último habló el Sr. Burell del concepto arbitrista que tendrá el nuevo organismo de subsistencias, y de lo que habrá de ser su futuro funcionamiento.

Contra la incautación de trigos.—La Cámara de Comercio de Zaragoza.

Zaragoza, 5.—La Comisión especial de Subsistencias de la Cámara de Comercio se ha reunido y ha examinado los procedimientos y forma en que la Junta provincial de Subsistencias llegó a realizar la incautación.

A juicio de aquélla, no se han cumplido los preceptos del párrafo tercero del art. 5.º de la ley de Subsistencias, que se refieren a la prohibición de incautarse de aquellas materias destinadas a las industrias.

Además se dejó de oír a la Cámara de Comercio para fijar el precio de las materias incautadas, como ordena el art. 6.º de la mencionada ley.

La Cámara ha aconsejado a los cosecheros a quienes se les ha incautado trigo que interpongan todos los recursos legales contra los perjuicios que se les ha irrogado.

La Cámara, además, se propone convocar una reunión a la que asistirá la Asociación de labradores, la Cámara Agrícola y todos los organismos agrarios para tomar acuerdos relativos a la defensa de los intereses de los perjudicados por las incautaciones.

La Caja Postal de Ahorros

El Sr. Navarro Reverter, hablando del Giro Postal, comentó el hecho de que el día 3 se han recibido en la Administración Central de Correos 3.909 libretas con un importe de pesetas 451.292, que fueron distribuidas a domicilio.

El día de ayer fué en el que más libretas se han recibido y también el de mayor número de pesetas distribuidas.

De día en día se ve el progreso en este importantísimo servicio, y claro es—decía el director general—que sirve de estímulo para cuantos pasamos por este cargo.

«Yo me propongo dar el mayor impulso que sea posible a los servicios de Correos y Telégrafos, recabando los créditos necesarios, y en esta labor, que en días sucesivos expondré a la Prensa, solicito en primer término el apoyo de ella.

Los elementos de que disponemos en ambos Cuerpos son inmejorables, y por mi parte haré cuanto pueda para mejorar sus condiciones actuales.»

A las manifestaciones optimistas y a los deseos de trabajar en la labor de comunicaciones contestaron los periodistas ofreciendo su patriótica colaboración.

UNA CATÁSTROFE EN SUIZA

Tren sepultado bajo un alud de nieve

Berna, 4.—Un enorme alud de nieve se descendió en la madrugada de ayer, de la montaña Brusatcha, cerca de Davos, y cayó sobre un tren de viajeros que se dirigía a esta ciudad, procedente de Landquart.

El convoy quedó partido en dos partes. Los dos últimos vagones fueron lanzados a 50 metros de distancia.

La vía y el resto del tren quedaron sepultados bajo un bloque de nieve de 10 ó 12 metros de alto.

Apenas se tuvo en Davos noticia de lo ocurrido, se organizaron socorros, acudiendo todo el personal de bomberos, numerosos vecinos y los soldados alemanes que allí aguardan, internados, el fin de la guerra.

Después de grandes esfuerzos fueron salvados muchos viajeros.

Sin embargo, resultaron muertas nueve personas, y heridas seis.

INFORMACION DE MARINA

Resoluciones de personal.

Se dispone que el teniente coronel de Ingenieros D. Alfredo Pardo y Pardo se encargue interinamente de la Comandancia de Ingenieros del apostadero de Cádiz y jefatura del ramo.

Se destinan en comisión a Infantería de Marina a los segundos tenientes de Infantería don Federico Montero Lozano, D. Justo Pérz Fernández, D. José Castrillón, D. Jaime Pérez López y D. Hipólito Ferrer.

Item juez instructor de la jurisdicción de Marina en la corte al teniente coronel de Infantería de Marina (E. R.) D. Luis Montojo.

Declaraciones desmentidas

El Diario Universal de anoche publicó la siguiente noticia:

«El periódico L'Oeuvre, de París, atribuye al conde de Romanones ciertas declaraciones sobre la neutralidad de España, que por telégrafo han sido transmitidas a varios periódicos de Madrid.

Dichas declaraciones carecen de todo fundamento, no teniendo más valor que el de impresiones personales del autor de la intervención.

Nuestro ilustre amigo no autoriza la publicación y otras manifestaciones o intervenciones que aquellas que previamente fueran solicitadas de él y concedidas con tal objeto. Las supuestas declaraciones de L'Oeuvre no se encuentran en este caso, y, por tanto, no pueden aceptarse como veraces.»

Decl

El env

Madrid,

ñor Mau

«La Pr

go—decl

compre

a cumplir

variado

Habi

su prim

Real se

pecto a

«Si; en

movim

muy pel

mis decla

te de idea

dad leal;

creído ap

terminad

tan vehe

hablaba n

Por est

domingo,

cido duro

español; f

permanec

bemos ni

No tene

SOBRE LA NEUTRALIDAD

Declaraciones del Sr. Maura

El enviado especial del Petit Parisien en Madrid, Mauricio Prax, ha interrogado al señor Maura acerca de su reciente discurso.

«La Prensa francesa es muy severa conmigo—declaró el Sr. Maura—; ya lo esperaba, y comprendo su descontento; yo me he limitado a cumplir con mi deber de español y no he variado de actitud.»

Habiéndole hecho notar el periodista que en su primer discurso pronunciado en el teatro Real se mostró mucho más favorable con respecto a la Entente, el Sr. Maura dijo:

«Si en aquella época había en España un movimiento germanófilo muy acentuado y muy peligroso para el país, a mi juicio, y con mis declaraciones, contrarias a aquella corriente de ideas, me esforcé en colocar a mis amigos políticos en el buen camino de la neutralidad leal; pero en estos últimos tiempos he creído apreciar que la opinión pública iba demasiado lejos en el sentido opuesto, y que determinadas simpatías por los aliados se hacían tan vehementes, que nuestra neutralidad se hallaba nuevamente comprometida.»

Por esta causa pronuncié mi discurso del domingo, discurso que a algunos habrá parecido duro; pero ha sido español, estrictamente español; pues estimo, en efecto, que debemos permanecer neutrales a toda costa y que no debemos al poder hacer la guerra.

No tenemos ningún interés para entrar en la lucha, aparte de que no estamos preparados para la guerra.»

Después de manifestar, en respuesta al periodista, que no hay derecho a suponer que los Gobiernos aliados ejerzan presión sobre España para que ésta salga de la neutralidad, el señor Maura, contestando a nuevas preguntas, agregó:

«La parte más importante de mi discurso fué aquella en que hablé de las relaciones entre España, Francia e Inglaterra.»

Es necesario que estas relaciones se hagan íntimas y cordiales, y por esto fué por lo que evocé a Gibraltar y a Marruecos.

El español es un gran señor pobre, pero es un gran señor que tiene su nobleza y su orgullo y que olvida difícilmente.

Es menester que se nos conozca mejor; pero ustedes conocen mal a España. Crean ustedes que somos un país sólo para los turistas, con nuestros bailes, nuestros toros y con Sevilla, que es nuestro Montmartre, y España no es eso.»

Habiendo aludido el periodista a la parte del discurso en la que dijo el Sr. Maura que España no había recibido agravios de Alemania, cuando hay madres, esposas y huérfanos que lloran a consecuencia de los torpedeamientos, el Sr. Maura replicó vivamente:

«Reconozco que los torpedeamientos son hechos lamentables y casi insoportables; pero no son agravios fundados para hacer la guerra.»

Si Alemania torpedea algunas veces nuestros barcos, no lo hace para ofender a España, sino para mantener su bloqueo contra los aliados.

Después, y refiriéndose a Francia y a su actitud en el conflicto actual, el Sr. Maura declaró:

«Jamás he dudado del noble y heroico desinterés de Francia.»

Sé que no existe ninguna nación en Europa que haya realizado tantos esfuerzos como Francia para mantener la paz.

Es la fatalidad la que la ha lanzado a la guerra, fatalidad que estaba prevista desde 1871, con motivo de la anexión de Alsacia y Lorena a Alemania, hecho que un día u otro haría fatal la guerra, y por eso es por lo que deploré la anexión; pero no he dicho en mi

discurso que no hubiese en esta guerra combatientes desinteresados; he querido decir que no era por la libertad de los pueblos débiles por lo que luchaban las grandes naciones y que no combatían por la supresión del militarismo, porque soy un convencido de que el militarismo sobrevivirá a la guerra.

Creo que no veré jamás reinar la paz completa sobre la tierra; pero desearía e invocarme, y en todo caso, quiero expresarle, para dar fin a esta entrevista, mi admiración apasionada por Francia, por la heroica Francia, quizá más gloriosa por estos tres años de guerra que por toda su historia, tan grandiosa y tan gloriosa también.

Indudablemente—añadió el Sr. Maura—hubiera podido decir acerca de esto algunas palabras en mi discurso; pero sólo quería pronunciar un discurso en español y de intereses españoles acerca de la neutralidad de mi Patria.»

Parricidio de un loco

Orense, 5.—En el pueblo de Cea ha ocurrido un sangriento suceso que causó gran emoción entre el vecindario.

Josefa Fernández Bernárdez, de treinta y seis años, observando en su esposo, Ramón Rodríguez Vázquez, de cuarenta y tres años, síntomas de enajenación mental, se fué a vivir, provisoriamente, con sus padres en el pueblo de Bustelo, de la misma parroquia.

El día 2 se presentó Ramón en casa de sus suegros y con muy buenas formas y sin demostrar ninguna exaltación invitó a su esposa a que regresara al domicilio conyugal.

Accedió Josefa, y cuando el matrimonio, en la mayor armonía, se dirigía a Cobas, pueblo de su residencia, cerca de Cea, Ramón se abalanzó sobre su esposa, derribándola al suelo y, luego, con una gruesa piedra, la machacó el cráneo hasta dejarla muerta.

El agresor huyó, sin que hasta ahora haya podido ser capturado por la Benemérita.

NOTAS POLITICAS

LO QUE DICE EL PRESIDENTE

El presidente despachó con el Rey esta mañana.

Después, al recibir a los periodistas, les dijo: el Rey saldrá esta noche para Sevilla donde presidirá la sesión de clausura del Congreso de Arquitectura y la inaugural del Congreso de Ciencias, regresando a Madrid en el expreso del mismo día.

Acompañará a S. M. el ministro de Instrucción pública.

Mañana pasará el día en el campo el presidente del Consejo, y el lunes conferenciará con el conde de Romanones acerca de cuestiones que empezaron en tiempo del mando de éste, y de cuyos antecedentes necesita enterarse el Sr. García Prieto.

Hablando del último ataque de los submarinos alemanes a nuestros barcos, el presidente nos facilitó el siguiente telegrama:

«Gobernador de Guipúzcoa a ministro Gobernación.—San Sebastián, 4, a las 22.

Me ha visitado ahora D. Luciano Arriquetta, que pertenece a la Sociedad propietaria de los barcos torpedeados hoy, y me ha hecho la siguiente referencia:

Entre ocho y nueve de la mañana de hoy, hallándose los vapores «mamelenas» números 9 y 12 pescando en pareja, a unas 32 millas de la costa española y 20 de la francesa, dirección Nordeste, próximos a otra pareja de pesqueros franceses armados con un pequeño cañón a proa, divisaron un submarino alemán que con bandera blanca hizo señales, que interpretaron como orden de separarse de los referidos pesqueros franceses; pero éstos, de tonelaje in-

ferior a los «mamelenas», maniobraron rápidamente y se pegaron materialmente al número 12, siguiendo todas las maniobras que éste hacía para alejarse, siendo tal la proximidad de los pesqueros franceses, que sus tripulantes intentaron saltar a la cubierta del barco español, propósito que realizaron tres marineros, y en ese momento el submarino alemán rompió el fuego contra nuestros barcos, hundiendo el «mamelena» número 9, quedando a flote al parecer el número 12, que sufrió graves averías en la máquina.

Las tripulaciones de ambos barcos españoles se arrojaron al mar, refugiándose en el bote del «mamelena» 12 toda ella, por haber sido hundido de un cañonazo el del número 9. También se salvaron con estas tripulaciones tres marineros españoles, que formaban parte de la tripulación de un barco francés.

En estos momentos de lucha, los pesqueros franceses emprendieron la huida en dirección a la costa de su nación perseguidos por el submarino, al que hacían fuego con el cañón de que iban provistos, ignorando el Sr. Arriquetta la suerte que hayan podido correr.

Según este señor, el «mamelena» 12 debe continuar a flote, y mañana intentará su salvamento. Parece ser que sobre su cubierta debe hallarse el cadáver de un marinero apellidado Aiznázabal, muerto a consecuencia de un disparo; créese también que los patronos de los dos «mamelenas», Balbino Buenechea y Rufino Lemona, perecieron ahogados al arrojarse al mar, y que el maquinista del número 9, Mariano Aizpirúa, falleció a consecuencia de las heridas causadas por los proyectiles alemanes.

Próximamente también a los cuatro barcos, pero fuera de la zona en que se desarrolló suceso, hallábase otros dos barcos pesqueros de la matrícula de San Sebastián, a los cuales habíase acercado antes el submarino preguntándoles por su nacionalidad y siguiendo su camino después de comprobada aquélla. Uno de dichos barcos, el «Nueva Providencia», trajo al puerto a los tripulantes salvados.

Respecto al rumor que ha circulado del torpedeamiento de barcos neutrales en nuestras costas no se tiene noticia oficial, ignorándose, por lo tanto, su certeza.»

Nada más nos dijo el presidente.

UN BANQUETE

En Haclenda. El Sr. Alba nos ha facilitado esta mañana una nota explicando el retraso en el pago del cupón del exterior.

Dentro de pocos días quedará ya todo ultimado y se pagará el cupón corriente del 4 por 100 exterior.

La Unión Española de transformadores metalúrgicos de Barcelona ha dirigido un telegrama al ministro de Hacienda felicitándole por la publicación de la Real orden prohibiendo la exportación de productos metalúrgicos y siderúrgicos.

En el Circulo Militar

En uno de los comedores del Centro del Ejército y de la Armada obsequiaron anoche con un banquete los periodistas que hacen información en el ministerio de la Guerra al comandante de Caballería D. Ricardo Ruiz y Benítez de Lugo y al capitán D. Aurelio Matilla, jefes saliente y entrante, respectivamente, del Negociado de la Prensa del ministerio de la Guerra.

Aunque se trató de que el homenaje se circunscribiese a los compañeros de información, no faltaron muchos íntimos amigos que honraron con su presencia el acto en justificadísima prueba de afecto a los festejados.

En representación del ministro de la Guerra

asistió su secretario particular el teniente coronel de Estado Mayor D. Rafael Coallo, conde de Coello de Portugal, que presidió la mesa y tenía a sus costados a los Sres. Benítez de Lugo y Matilla.

Entre los adheridos figuraban el ex ministro general Luque, actual director de la Guardia civil, y el general Carbó, subsecretario del Ministerio de la Guerra.

Asistieron los Sres. Cánovas y Cervantes, director de La Tribuna; los redactores de este periódico Sres. Fillol, Rodríguez de la Peña, Ripoll, Taboada, Bermúdez, Parra, González Pastor, Vinardell, Vidal, Martínez Cervantes, Flores, Herrero y Sánchez (D. Manuel); señores Garmilla, Lasso de la Vega, Aponte, Maldonado (D. Juan), Maldonado (D. Rafael) y Cortina; D. Manuel Mentilla, director de La Ilustración Militar; Cuevas, por La Acción; Guistán, de A B C; Casado, de El Día; Gilis, de El Mundo; Ferrer, de La Patria; Alarcón, por La Epoca; Abello, de El Correo Español; Antolín, por El Telegrama del Rif.

Nombréu, director de La Patria; Murciano, por Ejército y Armada; Gandullo, de El Globo; Suárez, por el Diario Universal; Martínez, de Prensa asociada; Martín Gamero, de La Correspondencia Militar; San Martín, de El Debate, y Govea, por La Correspondencia de España.

Al final fueron los festejados muy felicitados por los concurrentes, que en apretones de manos y abrazos demostraron lo sincero del acto y las simpatías de que gozan entre sus amigos y compañeros los Sres. Benítez de Lugo y Matilla.

A ambos les enviamos por este motivo nuestra cordial enhorabuena.

INFORMACION DE GUERRA

Profesorado.

Se anuncia concurso para cubrir una plaza de oficial primero, profesor en la Academia de Intendencia.

Idem id. para cubrir tres plazas de comandante y cuatro de capitán profesores, y dos de primer teniente, ayudantes de profesor, en la de Ingenieros.

Gratificación.

Se concede la gratificación anual de 1.500 pesetas al capitán de Ingenieros D. José Paul Guyena, con destino en el Centro electrotécnico.

Reemplazo.

Se concede el reemplazo voluntario al teniente coronel de Ingenieros D. José Aguilera Merle.

Reorganización.

Mañana se publicarán unas instrucciones para llevar a efecto la reorganización de la Cria Caballar y Remonta, dispuesta por Real orden de 21 del mes último.

Cruces.

Se concede la Cruz de San Hermenegildo al primer teniente (E. R.) D. Benito Conde y Enrique.

COMPANÍA TRASATLANTICA

El vapor ALFONSO XII de esta Compañía, saldrá en expedición extraordinaria el día 7 del presente Mayo de Bilbao; el 8, de Santander; el 9, de Gijón; el 10, de Coruña, y el 11, de Vigo, directo para Nueva York y Habana, admitiendo pasaje y carga para los dos expresados puertos.

Espectáculos para hoy

ESPAÑOL.—A las seis, Bajo la zarpa. A las diez, Traidor infame y mártir.

COMEDIA.—A las diez, El viaje del Rey.

LARA.—A las seis y media, Como hormigas y Lo que tú quieras. A las diez, El mal que nos hacen.

REINA VICTORIA.—A las siete, La primera cesa loca. A las diez y media, A ver si cuidas de Amelía.

ESLAVA.—A las diez y media, Casa de muñecas. A las seis y media, La peque resulta grande o Lo que puede el ingenio.

Bolsa de Madrid

Table with columns: VALORES PUBLICOS, Día 3, Día 4. Lists various public values and their prices on the 3rd and 4th days.

IMP. DE MARTÍNEZ DE VELASCO. PIZARRO, 15

FOLLETIN NUM. 69.

MEMORIAS

DE

UN NIÑO DE LA SABOYA

POR CLAUDIO GENOUX

(CONTINUACIÓN)

«¿Cómo es posible que yo pereciera; después probé si podía levantar a Laura, y viéndome que no tenía suficientes fuerzas, la volví a soltar cuidadosamente.»

Resesoso y atónito, no adivinando lo que pudiera ser todo esto, precipité mi bajada para socorrerla; pero esto era querer un imposible.

Poco faltó para que no cayese yo mismo también, sofocado por el pestífero aliento de esta mujer, de esta mujer, a quien había vuelto loca la más horrible lepra; cruel enfermedad que acababa de llevarle a su esposo y a su hija, a la que ella se figuraba ver en Laura.

Viviendo no lejos de allí, en una miserable aldea,

donde habitaban también algunas familias leprosas que formaban un verdadero lazareto, se hubo de escapar posada de su manía de busear a su hija, la que hacía dos meses que había muerto.

¡Pobre loca! olvidó que la estaba prohibido el alejarse a más de cien pasos de su casa, y bajo pena de la vida, el traspasar el límite donde de diez en diez días, mandaba el gobernador se depositasen las provisiones para aquellos desgraciados y todos los que eran destinados a vivir con ellos.

Es, pues, probable que en su divagación habría ido en derechura hacia donde había yo dejado a Laura; que esta misma por escaparse de su persecución se había huido en la dirección que me había visto marchar; pero, ¿cómo esta joven, estando viva y vigilante, se dejó alcanzar?»

Mil juicios me hice con este motivo, mas no continué fatigando al lector; de cualquier modo que haya sido este, de cualquiera manera que haya tenido lugar este encuentro, lo cierto es que Laura estaba allí desmayada a causa del horror que le había inspirado aquel monstruo humano.

No, el tifus y la fiebre amarilla, la peste misma no dejan tras sí unos vestigios tan asquerosos y repugnantes, tan molestos a la vista, como esta horrible enfermedad.

El estómago se me levantó, cuando frente a frente de la leprosa, quise mirar con serenidad

todo su cutis y su rostro llenos de grietas y de llagas, de tubérculos que desprendían un humor viscoso tan fétido, que me hizo estremecer. ¡Por mi fe, que el más intrépido enfermo habría retrocedido como yo!

—¡Horror! exclamé. ¡Atrás, veneno! Y sin ninguna filantropía, sin más piedad, la rechacé con violencia y socorrí a Laura.

—¡Hija mía! ¡Dame mi hijal me dijo ella levantándose furiosa; y sin la menor duda me habría sacado los ojos, si yo no hubiese saltado en tierra otra vez a Laura para defenderme.

Ya sus ponzoñosas uñas me habían pasado rasgando los ojos. Allí no había otra alternativa; ya conseguí atarla con mi corbata de seda en el árbol más inmediato a pesar de sus gritos y de la más viva resistencia.

Después cargué con mi precioso fardo, y esché a correr como un insensato hasta San Carlos.

Laura había ya vuelto en sí, cuando llegué a la casa.

Imposible me sería repetir aquí las exclamaciones que profirieron los padres de Laura, cuando yo les referí las particularidades de este fatal encuentro; mas luego que advertieron en el brazo y en el rostro de su querida hija dos o tres rasguños que parecían haber sido hechos, como en efecto lo fueron, por

las uñas de la leprosa, mi desesperación no tuvo límites, ni tampoco podré yo pintarla.

En cuanto a Laura, débil y calenturienta, mientras que no estaba fuera de sí, trataba de atenuar mi falta diciendo que mi ausencia fué de cortos momentos y de ninguna manera debía atribuirseme su desgracia.

¡Pobre niña! ¡Dios me es testigo de que yo habría querido entonces dar mi vida por salvar la tuya y si en este momento no vieran lágrimas mis ojos, acaso sea efecto de lo mucho que te ha llorado mi alma!

Llegó la noche, y la casa de Laura llena de gentes que trataban de impedir los medios de la inoculación presentaba un aspecto bien extraño.

Veíase pintada la consternación en todos los semblantes de tipos diversos, que resaltaban perfectamente con la llama de la tea que había colgada junto a la hamaca donde se daba fricciones a la enferma.

Disponíase baños aromáticos por orden del cirujano militar, a quien yo salí a buscar, cuando el tambor de la goleta empezó a batir llamada, y bien pronto el contramaestre, acompañado de cuatro marineros, entraron gritando:

—¡Hola, frances, vamos a bordel ¡vamos! que

(Continuará.)

IBARRA Y COMPANIA SEVILLA

VAPORES DE LA COMPAÑIA

Cabo Roca, 1.582 toneladas; Cabo San Sebastián, 1.583; Cabo de la Nao, 1.558; Cabo Trajosa, 1.496; Cabo San Martín, 1.861; Cabo Espartel, 1.249; Cabo San Vicente, 1.817; Cabo San Antonio, 1.991; Cabo Quejo, 1.691; Cabo Peñas, 1.691; Cabo Palos, 1.697; Cabo Trafalgar, 1.518; Cabo Ortegal, 1.453; Cabo Creus, 1.421; Cabo Prior, 1.026; Cabo Silleiro, 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.

ACADEMIA TEORICO-PRACTICA PREPARATORIA

PARA EL INGRESO EN LOS CUERPOS DE

CORREOS Y TELEGRAFOS

DIRIGIDA POR

DON TOMAS SANCHEZ PACHECO

OFICIAL PRIMERO DE LA DIRECCION GENERAL DE CORREOS Y TELEGRAFOS

Autor de la Aritmética y Contabilidad de textos; igualmente con el Jefe de la Dirección general, D. Roberto Robert, de las Nociones de Lengua Francesa y Gramática Castellana, como asimismo de Geografía Universal para 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., ametralladoras y municiones.—Fábrica que posee esta Compañía: Astilleros de Barrow-in-Furnes (antes Naval construction and Armaments Co. Ltd. at Assow in Furnes); fábrica de aceros, cañones y blindajes de Sheffield (River Don Works); fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Erith y Crayford; fábrica de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de las Armas Co. Ltd. Placencia-Guipúzcoa-España); fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham; fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockholm (Suecia); laboratorio de cartuchería en Dartford; fábrica en North Knot, para proyectiles; polígonos de Eskmeala y Eynsford.—Buques de guerra construidos en los Astilleros de Barrow-in-Furnes: «San Paul», buque de combate de primera clase, de 19.200 toneladas y 23.500 caballos, para el gobierno brasileño; «Almirante Grau» y «Coronel Bolognesi», cruceros tipo de «Scouts», clase de 3.200 toneladas y 14.000 caballos, para el gobierno peruano; «Burik», crucero de primera clase, de 15.200 toneladas y 19.700 caballos, para el gobierno ruso; «Katori», buque de combate de primera clase, de 15.950 toneladas y 16.000 caballos, para el gobierno japonés; «Mikasa», buque de combate de 15.200 toneladas y 15.000 caballos, para el gobierno japonés; «Libertad», buque de combate de primera clase, de 11.800 toneladas y 12.500 caballos, para el gobierno chileno (comprado por el gobierno inglés). Cambiado de nombre se llama «Triumph». Por el gobierno inglés: «Natal», crucero de primera clase, de 13.550 toneladas y 23.500 caballos; «Sentinel» y «Ski nischer» crucero tipo de «Scouts» 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; «Amphitrite», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 18.000 caballos; «Nioba», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 16.500 caballos. Buques mercantes construidos en dichos astilleros: «Empress of India», «Empress of China» y «Empress of Japan», 8.000 toneladas y 10.000 caballos. Además desde el año 1873 hasta la fecha, se han construido 70 buques de distintas clases.

Colegio del Cardenal Cisneros DE 1.ª y 2.ª ENSEÑANZA

Costanilla de Santiago, 6, 1.ª

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

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

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

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

ALUMNOS MEDIO-PENSIONISTAS Y EXTERNOS

Carreras Militares

ABIERTA MATRÍCULA EN LA ANTIGUA

Academia Sánchez Pacheco

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

INTERNADO

ARENAL, 24

Diario de la Marina

Redacción y Administración: Peligros, 3, pral.

PRECIOS DE SUSCRIPCION

MADRID..... Un mes..... 1,50 ptas.
PROVINCIAS... (Trimestre..... 5,00 »
 (Semestre..... 10,00 »

TARIFA DE ANUNCIOS

Primera y segunda plana, 4,00 pesetas línea.
Tercera plana, 3,00 pts.—Cuarta plana, 1,00.

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

Servicio al Brasil y Rio de la Plata

por los nuevos y rápidos vapores

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

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

Salidas de Barcelona cada veinte días.

Agencia en Madrid: Sr. D. Gustavo Laspés, Zetuán, 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.

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 d.
«CATALINA»... de 8.000 id.
«BALMES»... de 6.500 id.

Servicios de la Compañía Trasatlántica

LINEA DE BUENOS AIRES

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

LINEA DE NEW-YORK, CUBA, MEJICO

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

LINEA DE CUBA-MEJICO

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

LINEA DE VENEZUELA-COLOMBIA

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

LINEA DE FILIPINAS

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

LINEA DE FERNANDO POO

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

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

LINEA BRASIL-PLATA

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

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

Manufactura Mecánica Eibarresa

Escopetas finas de Caza y Tiro pichón.



Víctor Sarasqueta

Eibar (Guipúzcoa)



PROVEEDOR DE LA REAL CASA

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

Azopardo & C.ª
Consignatarios de Embarques
Aduanas y Fletamientos
Cadiz (ESPAÑA)

¡Novedad! ¡LA ZURCIDORA MECANICA!

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

No debe faltar

en

ninguna familia.

Su manejo es sencillo, agradable y de efecto sorprendente.

La Zurcidora Mecánica

va acompañada de las instrucciones precisas para su funcionamiento. Funciona sola, sin ayuda de máquina auxiliar.

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

Patent Magic Weaver Paseo de Gracia, 97. BARCELONA

ARQUITECTOS Academia Moreno

Jacometrezo, 45, principal. Madrid.

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

LA MEJOR MAQUINA PARA ESCRIBIR

Usad para escribir limpio la máquina

Comparad la escritura de la máquina

YOST

YOST

No tiene cinta.

con todas las demás.

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

