

DIARIO DE LA MARINA

Periódico Independiente

AÑO XLIX

Redacción y Administración: Polígono, 8, calle de...-Tel. 2.991.

Madrid, Lunes 4 de Junio de 1917.

DOS EDICIONES DIARIAS

NÚMERO 14.857.

Miremos al mar

Si no fuese un axioma indiscutible que los mares constituyen las calles del mundo y en ellos deben buscar los pueblos su engrandecimiento y su porvenir, esta guerra vendría a comprobar de un modo completo la exactitud de esa teoría.

Ni un solo momento ha dejado Inglaterra de ejercer un papel preponderante en el desarrollo de la campaña, fundado en el poder verdadero de su magnífica flota de combate y en la cantidad de sus buques mercantes.

Alemania, a pesar de su Ejército y de su Escuadra, ha visto su pabellón borrado del Océano; perdió todas sus colonias, y si no fuera por la telegrafía sin hilos se encontraría aislada en absoluto del resto de la Humanidad.

El comercio marítimo es, en circunstancias normales, el más barato y el que más facilidades ofrece. Todas las naciones procuran aprovechar su posición geográfica con ese objeto, y hasta Suiza, que no tiene un solo metro de litoral, proyecta construir navas propias, que lleven su bandera, aunque tendrán siempre que fundear en puertos extranjeros.

La Providencia fué generosa en este sentido con España, y nos colocó en situación de ser un pueblo marino por excelencia, sin que nos hayamos aprovechado jamás de aquella, salvo en paréntesis breves de nuestra historia, que marcaron precisamente las mayores cantidades de la prosperidad hispana.

Es un problema latente de la vida interna del suelo en que hemos nacido, del cual es indispensable ocuparse a toda costa.

Al terminar la guerra, lo que está más próximo de lo que algunos creen, ha de establecerse en el tráfico internacional un verdadero barullo para conseguir normalizar las relaciones comerciales.

Entonces será el momento de conquistar los mercados, acudiendo a tiempo en una competencia que puede decidir la prosperidad de las respectivas Marinas mercantes.

Cuanto se haga en el sentido de prepararse para ese torneo de fletes resultará altamente remunerador, no sólo en el instante crítico a que nos referimos, sino en el porvenir.

Hemos dicho muchas veces que no debe esperarse todo de las iniciativas gubernamentales, defecto español que es indispensable ir corrigiendo a toda costa; pero hay asuntos que sólo pueden iniciar los directores de un pueblo, confiando luego su organización a personas competentes.

Uno de ellos es despertar el amor a los asuntos navales, que yace dormido en el alma de muchos millones de ciudadanos de la Patria que nos dió el ser.

Más duros de pelear en esa cuestión que los segovianos o salamanquinos, por ejemplo, eran los bávaros y los sajones. Sin embargo, la propaganda para el fomento de los intereses navales de la Confederación germánica tuvo un éxito que nadie puede negar, produciendo el que naciese una flota de guerra que ha hecho su efecto, aunque no haya podido ni podrá hombrarse con su rival inglesa.

Esta idea de hacer el artículo marino en las provincias del interior de la Nación, ni es nuestra, ni es nueva, ni podía serlo; pero el caso es que se viene mirando con marcada indiferencia, que ocasiona serios perjuicios al bienestar general de España.

Sin entusiasmos verdaderos, sin el convencimiento exacto de la bondad de un adelanto cualquiera, no hay medio de lograr que cristalice en hechos. Los mejores deseos se estrellan contra la roca de esa indiferencia que tiene su sostén en la ignorancia del provecho que aquellos traerían aparejado.

La propaganda del amor a las cosas de mar tiene que iniciarse en muy altas esferas. El Monarca ya dió el ejemplo personal en sus estancias veraniegas dedicando su tiempo, su peculio y sus aptitudes juveniles a una rama del sport náutico que tiene, gracias a él, hermosas manifestaciones en varios pueblos del litoral.

Hay que hacer algo más, y eso lo sabe muy bien D. Augusto Miranda, que es un convencido de la idea que hoy sustentamos. Darle forma es el problema en que debe pensarse con estudio y sin desmayos.

Homenaje a Maragall

Barcelona, 4.—Celebróse ayer el descubrimiento de la lápida colocada en la fachada de

la casa en que falleció el poeta Maragall, asistiendo los regionalistas y jaimistas con sus respectivas bandas.

Al regreso, un grupo de regionalistas cantó «Els segadors» frente a su Sociedad de la calle de Salmerón, en la barriada de Gracia.

Un joven de diez y siete años interrumpió, dando gritos alusivos a la guerra y disparando unos tiros al aire.

Los regionalistas le persiguieron, alcanzándole cerca del Centro jaimista, donde le apalearon.

LOS SUBMARINOS

Barco español torpedeado

San Sebastián, 3.—Han llegado 28 naufragos del vapor «Eriaga», de la matrícula de Bilbao, que ha sido torpedeado al Sur de Burdeos.

Los naufragos refieren que el 20 del pasado Mayo salieron de Glasgow con cargamento de pintura y carbón para Bilbao, en convoy con otros 10 buques de nacionalidades diversas.

Al salir del Canal, incorporáronse al convoy dos destroyers ingleses, escoltándole hasta Brest, donde se retiraron, haciéndose cargo de la escolta dos destroyers franceses.

Llegaron el 1.º del corriente a Burdeos, saliendo el mismo día, a las cinco de la tarde.

Cerca de las diez de la noche advirtieron la presencia de los submarinos.

Dadas las señales de alarma, los destroyers franceses abrieron el fuego, desapareciendo los sumergibles, continuando el convoy su marcha sin novedad; pero a las seis y media de la mañana de ayer fué torpedeado por sorpresa, hundándose el «Eriaga», salvándose la tripulación, que fué recogida por los destroyers, que la desembarcó en San Juan de Luz.

La tripulación la componen 25 marineros, con tres españoles indigentes que hablan sido recogidos en el barco.

Al producirse la explosión se hundió el barco, y resultaron heridos levemente el primero y el segundo maquinistas.

Aunque se dijo que se había hundido otro barco noruego, pereciendo 17 tripulantes de 20 que llevaba, los naufragos españoles no tienen noticia de lo que ocurriera a los demás buques.

Los naufragos a Bilbao.

San Sebastián, 4.—El capitán del «Eriaga» ha salido para Bilbao con 21 marineros y el maquinista D. José Juárez, que tiene fracturada la clavícula izquierda.

Confirma aquel marino las noticias ya comunicadas. Ha agregado que el torpedo alcanzó al buque por el costado de estribor y destruyó la caldera.

Pasó el proyectil por debajo de un pesquero francés armado, el «Gody», que escoltaba al «Eriaga».

Al hundirse el barco, sus 25 tripulantes se asieron a salvavidas y maderos, hasta que recogió el «Gody» para conducirlos a San Juan de Luz, donde el vicecónsul de España auxilió a los naufragos.

Pertenecía el «Eriaga» a la Compañía Dos Mares, de Bilbao, a cuyo puerto iba consignada la carga del buque torpedeado, que formaba parte de un convoy de 12 vapores.

El vapor «Telesfora».

Dice *El Mundo* de anoche: «Por conducto particular se ha tenido noticia en La Coruña de que a la altura del Havre fué hundido por un submarino alemán el vapor español «Telesfora».

A bordo de este buque navegaba como oficial un joven coruñés, el Sr. Portela, hijo de conocida familia de la localidad, el cual telegrafió a su madre la noticia del hundimiento, comunicándole a la vez que toda la tripulación del barco se halla en salvo.

Utilizando los botes pudieron llegar al Havre.

El «Telesfora» procedía de Nueva York y conducía, entre otros efectos, cobre, dinamita, aeroplanos, granadas y maquinaria.

El submarino no parlamentó con el «Telesfora», pues desde lejos y sin aviso le cañoneó hasta hundirle.

El primer oficial de este barco, que había quedado en la Habana enfermo, llegó ayer en el «Alfonso XIII» a La Coruña, salvándose, por tanto, del naufragio.

El «Telesfora» había sido construido en Bilbao en 1897 y desplazaba 4.069 toneladas, siendo la fuerza de su máquina de 333 caballos.

Sus dimensiones eran: 111,18 metros de eslora, 14,36 de manga y 8,16 de puntal.

El «Telesfora» pertenecía a la Compañía Larrinaga, de Bilbao.

Barco español detenido.

Nuestro colega *La Época* publicó anoche el siguiente despacho:

«Barcelona, 3.—El capitán del trasatlántico «Ciudad de Cádiz», de la casa Pinillos, ha presentado en la Comandancia de Marina una enérgica reclamación, con motivo de haber sido detenido por un torpedero inglés dicho barco, a tres millas de la costa española.

El torpedero, después de revisar la documentación del barco, le dió orden de ir a Gibraltar, donde estuvo detenido por espacio de ocho horas.»

Comunicaciones y transportes marítimos

La más importante actuación industrial y mercantil de España la constituyen las comunicaciones y transportes marítimos, en cuyo desenvolvimiento no interviene de un modo directo las entidades que por su práctica, su experiencia y conocimiento de tan magno problema están más capacitadas para resolverlo.

De tal naturaleza es esta cuestión, que se puede asegurar que ella sola constituye la base más firme del comercio nacional en todos sus aspectos y derivaciones, pues comprende desde el principio al fin todas las manifestaciones de la actividad nacional.

Sin los transportes y las comunicaciones terrestres y marítimas, la producción, la industria y el comercio están atados de pies y manos, y dondequiera que el tráfico, sea por tierra, sea por mar, experimenta la más leve alteración, inmediatamente se refleja en la normalidad económica.

Por triste que sea reconocerlo, es evidente que los elementos que nutren los partidos políticos que por ley de ponderación constitucional alternan y se suceden en el ejercicio del poder tienen por completo descurrido el estudio de estas cuestiones y de estos problemas tan interesantes, y ello engendra el desconocimiento más absoluto del modo de ser y de funcionar esos transcendentales factores de la vida nacional.

Esto no quiere decir que los citados elementos de política carezcan de aptitudes para el mando en los organismos administrativos y económicos que constituyen la máquina del Estado, sino que aplican mal esas aptitudes y el resultado o la consecuencia se traduce en perturbaciones, retrocesos y desorganización de los servicios públicos de mayor importancia para el país.

En materia de transportes y comunicaciones se marcha en España casi podría decirse que completamente a oscuras. Los centros productores y los mercantiles conectan por casualidad, y ello consiste en que los factores burocráticos desconocen las relaciones que existen entre la materia transportable y el instrumento transportador; y como al mismo tiempo los resortes administrativos y económicos que han de impulsar el movimiento en esas orientaciones están manejados por quienes no conocen su funcionamiento, éste, en vez de dar tucados resultados, sólo engendra confusiones, trastornos y perturbación profunda.

En todas las naciones adelantadas los transportes y las comunicaciones son hoy una verdadera ciencia de carácter esencialmente práctico, y ocurre que, en multitud de circunstancias, un capataz, uno perarero, un ingeniero, resuelven mejor ciertos problemas del tráfico que no un jurisconsulto eminente, un orador fogoso o un estadista distinguido.

¿Quiénes son los llamados a resolver los problemas y las cuestiones del tráfico en España? Eminencias de la política y del foro, que conocen a fondo el Digesto y las leyes de Partida, pero que ignoran por completo la fórmula metacéntrica de un vapor de carga o el límite de resistencia de un vagón de mercancías.

Todo esto hay que variarlo por completo y modificar profundamente su desenvolvimiento, como se practica en el extranjero, donde cada aptitud, cada capacidad, cada elemento, está aplicado donde corresponde; y así sucede que cada función, sea de la índole que quier, se desarrolla natural y acertadamente. No es otro modo los Estados Unidos, Inglaterra, Alemania y otras grandes naciones han conseguido organizar las comunicaciones y los transportes, ya terrestres, ya marítimos, a una altura envidiable.

En nuestra Patria, esa ciencia complicada está en manos completas y absolutamente ineptas; los trabajos, los estudios, las aplicaciones que a ese respecto se verifican, son esencialmente teóricos, de bufete, desconociendo el fundamento y la esencia de la función que están llamados a desempeñar los transportes y las comunicaciones; y así ocurre que un director general, un ministro, un subsecretario, en fin, un alto funcionario llamado a entender y resolver esos importantísimos problemas del tráfico, está, según el modismo, como gallina en corral ajeno, y a veces, un sobrecargo, un director subalterno de maniobras, es quien, detrás de la cortina, como también suele decirse, da la fórmula o encuentra la clave para resolver un conflicto de momento que ha pro-

vido interrumpir la normalidad de una función administrativa del mayor interés para la nación.

Es una verdad desconsoladora que en nuestro país las cuestiones relacionadas con los transportes y las comunicaciones están huérfanas, pues, salvando excepciones honrosas, los encargados de regirlas ni saben lo que truen entre manos ni están a la altura de su importante misión; y por eso se sale de un conflicto o de una complicación para entrar en otra.

Minas en nuestras aguas

De *La Voz de Guipúzcoa*, de San Sebastián, reproducimos lo siguiente:

«Desde por la mañana corrieron ayer rumores de que en aguas de Bayona debía ocurrir algo grave, pues desde Puente de Ibañeta se habían oído numerosos disparos de cañón y se habían visto evolucionar por el aire a tres aparatos.

Inmediatamente se desataron las fantasías y comenzaron también a evolucionar.

Se habló del ataque de un submarino; se vio que los aeroplanos arrojaban bombas sobre él, mientras disparaban desesperadamente los cañones de las baterías de la costa, y no se contaron los barcos hundidos por el submarino ni las víctimas producidas por él, por un verdadero milagro.

Un colega vespertino decía que se trataba, «indudablemente, de un submarino teutón que atacó a algún mercante o bombardeó la ciudad francesa, siendo perseguido por los hidroaviones y la artillería de la costa». Otro dijo que se trataba de unos ejercicios de tiro.

Ni una ni otra versión eran exactas. Lo ocurrido fué que un convoy compuesto de 18 barcos que venían para España encontró cinco minas semioflotantes, y para inutilizarlas se avisó a los barcos armados, que salieron del Bouchou, y las hicieron estallar a cañonazos.

Al propio tiempo, los aviones de la estación de Cazans salieron y exploraron el mar, pues la transparencia de las aguas permite ver en ellas desde lo alto con bastante claridad, señalando el sitio donde estaban las minas.

Estas se supone han sido colocadas hace muy pocos días, pues dadas las corrientes ahí reinantes, se considera imposible que hayan llegado «a la deriva» desde el mar del Norte.

De averiguar esto se encargarán los franceses.»

La Conferencia de Stokolmo

El programa de los socialistas austriacos.

París, 4.—Las proposiciones que los socialistas austriacos presentarán en Conferencia de Stokolmo son las siguientes:

Primera. Reclamamos una paz sin anexiones. Segunda. Hacen responsables de la guerra a todos los Gobiernos en un grado igual, y declaran que, por consiguiente, no ha lugar a responder a la pregunta de quién es el causante de la guerra.

Tercera. Se oponen a la anexión de Bélgica. Aceptan la independencia del pueblo serbio. Servia debe tener comunicación marítima mediante un arreglo con Montenegro. Los Estados balcánicos deberán regular ellos mismos sus relaciones.

Las naciones sureslavas y los países de la Corona de Austria Hungría, comprendida la Bosnia, deben continuar unidos al Imperio. Sin embargo, los delegados austriacos se comprometen a apoyar en todo tiempo las aspiraciones de estos pueblos a la autonomía.

Cuarta. La autonomía de Finlandia y de la Polonia rusa debe asegurarse. Los polacos de Galtzia y de Prusia recibirán también la autonomía nacional; pero continuarán unidos al Austria y a Prusia respectivamente.

Quinta. Los delegados afirman que esta guerra no tiene por finalidad la libertad de las pequeñas nacionalidades de Austria. Por el contrario, es Austria quien sostiene estas pequeñas nacionalidades.

Sexta. Las cuestiones económicas y de Derecho internacional constituirán una parte importante del Tratado de paz. Los daños causados en mar y en tierra deberán repararse y suprimirse el proteccionismo aduanero. Se espera crear una Administración común para las rutas comerciales y marítimas y para los canales interoceánicos.

Séptima. Los delegados protestan contra el sistema de guerra económica inaugurado por la conferencia de París de 1916.

Aplazamiento de la conferencia.

Según la *Gaceta de Frankfurt*, la conferencia de Stokolmo ha sido aplazada hasta el 8 de Agosto.

Organizaciones y métodos navales

Una conveniente organización naval requiere el más armónico enlace entre los recursos de las escuadras y de las flotas comerciales, procurando la más íntima unión entre los elementos constitutivos de una y otra naturaleza.

No son solamente las unidades a flote, esto es, los barcos, los elementos exclusivos a que es preciso atender. Tanto en la Marina de guerra como en la mercante, los barcos requieren abastecimientos, refugios, carenas, multitud de atenciones sin las cuales no están en perfecta disponibilidad de utilización.

Hay en nuestro país muchos elementos primarios para que ese íntimo enlace pueda dar admirables resultados, porque nuestra división litoral cuenta con grandes recursos que pueden aprovecharse útilmente con poco esfuerzo.

El esmero con que ahora se estudia la organización de bases navales para la Marina de guerra ha determinado también que se piense en la organización de bases navales secundarias con miras mercantiles, aprovechando la magnífica situación de algunos importantes puertos comerciales.

En lo antiguo los departamentos marítimos, hoy apostaderos, admirablemente situados en El Ferrol, la Carraca y Cartagena, eran verdaderas bases navales; los arsenales, factorías y talleres que constituían lo más esencial de su organismo, estaban bien abastecidos; y tanto en material, como en personal, se contaba con elementos abundantes para el abastecimiento de las naves, así como para las reparaciones y grandes carenas.

Al presente la industria particular, a la que han sido arrendados importantes servicios, ha perdido establecer una conveniente separación entre lo militar y lo industrial, y de ese modo los trabajos, sin perder la trazación conveniente, gozan de cierta independencia que favorece mucho la buena marcha de las obras en la respectiva sección.

A medida que esta organización ultramarina se perfecciona, adviértese un gran progreso en las obras, y esto es muy satisfactorio para el arraigo de la industria de construcciones navales, tanto militares como mercantes. Si el radio de actividades se amplía podrá llegar un momento en que la industria naval nacional pueda moverse por sí misma, supliendo ventajosamente los auxilios de la extranjera.

La Sociedad Española de Construcciones Navales, que tiene en los tres apostaderos marítimos elementos suficientes para la normalización de los trabajos correspondientes a la organización de las construcciones militares, está ya desarrollando su actividad en puntos de tanta importancia como Sestao y Matagorda, por lo que respecta a la organización de las construcciones navales mercantes; y el éxito más lisonjero apunta ya en las obras emprendidas por la penetración de los factores esenciales en la industria naval.

Quizá esta organización española supere a lo acostumbrado en otros países que, hasta el presente, han estado a la cabeza en materia de industria naval; y la prueba es que si en lo militar se ha realizado admirablemente el primer plan de escuadra, en lo mercante se está iniciando un plan de construcciones que permite abrigar las más halagüeñas esperanzas respecto a la reconstrucción marítima mercantil.

Claro es que todavía se está en los comienzos; pero hay que persuadirse de que los métodos adoptados son los mejores, no sólo porque evitan complicaciones, responsabilidades y entorpecimientos de índole administrativa que antiguamente eran un obstáculo casi insuperable para las construcciones, sino porque éstas se efectúan ahora bajo un pie de unidad de acción de competencia técnica y administrativa, de orden y de regularidad en los trabajos, que permite la utilización de los recursos financieros e industriales con resultados positivos.

El Estado era antes, en materia naval, constructor, administrador, proveedor y cliente, todo sin método; mientras que ahora es un perfecto organizador mediante el auxilio de la industria particular, que en lo técnico y en lo industrial presenta las garantías necesarias para que las obras contratadas se ejecuten bajo planes bien estudiados, con la aportación del material y el personal más adecuado e idóneo, y con miras siempre a la nacionalización de las industrias navales. ¡Ojalá estos métodos y estas organizaciones pudiesen aplicarse a los demás aspectos de la actividad nacional, porque entonces cabría razonada y fundadamente creer que la nación española había emprendido al fin el único y verdadero camino de redención!

EN EL CONTINENTE

La guerra europea

Las operaciones en Francia

Luchas encarnizadas.—Ataques rechazados.

París, 4.—Según informes complementarios, resulta que los ataques alemanes dirigidos durante la noche y la mañana sobre la meseta de Vaucclere y de California han sido ejecutados por unidades pertenecientes a dos divisiones. Sobre la meseta de Vaucclere los alemanes han llevado el asalto con olas muy densas, hasta el punto de que en ciertos sitios los soldados iban codo con codo. El primer ataque retrocedió en desorden bajo nuestros fuegos. El segundo, más violento, acompañado de chorros de llamas, pudo tomar pie algunos instantes en elementos avanzados, de donde fué seguidamente rechazado por un contraataque energético de nuestras tropas.

Todas las tentativas dirigidas sobre la parte Oeste y la parte central de la meseta de California fracasaron completamente. Los mismos regimientos que se habían cubierto de gloria, apoderándose el 4 y el 5 de Mayo de Craonne y de las mesetas de California y de Craonne, han dado una nueva prueba de su admirable valor en la defensa de esas posiciones que habían conquistado.

Finalmente, el cuerpo Norte y Este de la meseta, donde el enemigo había renovado sus intentos y había conseguido poner pie en nuestras trincheras de primera línea, ha sido limpiado de enemigos por un brillante regreso ofensivo de nuestras tropas. Durante esa lucha, que fué de una extrema violencia, el enemigo sufrió enormes pérdidas. Hemos mantenido todas nuestras posiciones y capturado nuevos prisioneros.

Cañoneo intermitente en el resto del frente.

Los Ingleses se ven obligados a abandonar el terreno conquistado durante el día.—En combates aéreos los alemanes pierden diez aparatos y los ingleses cuatro.

Londres, 4.—Han tenido lugar durante el día de hoy violentas luchas con éxito alternativo al Sur del Souchez. El enemigo, que sufrió grandes pérdidas en nuestro primer ataque, emprendió más tarde numerosos y violentos contraataques con fuerzas considerables, a raíz de los cuales nuestras tropas no pudieron mantenerse en el avance que habían verificado esta mañana.

Hemos cogido 22 prisioneros en esas operaciones.

En la madrugada de hoy cogimos algunos prisioneros a raíz de encuentros entre patrullas al Este de Laventie. Además cogimos esta tarde 16 prisioneros en una incursión verificada con éxito en las líneas enemigas al Sur de Wytchaete.

Hoy continuó la actividad aérea. En combates aéreos derribamos cuatro aviones alemanes y otros cinco cayeron sin gobierno. Otro aparato alemán fué derribado por nuestra artillería antiaérea. Faltan cuatro de nuestros aparatos.

Fuego de artillería.—Ataque rechazado.

Berlín, 4.—También ayer continuó la fuerte lucha de artillería en el sector de Wytchaete. Entre Lens y Queant hubo igualmente intensa actividad en el fuego. Por la noche los ingleses atacaron en Loos, en el arroyo de Souchez y al Noroeste de Mouchy, siendo rechazados. Continúa la lucha todavía en algunos trozos de trincheras situados al Suroeste de Lens.

Escaramuzas en el Mosa.—Actividad de los aviones.

Berlín, 4.—Rechazamos varias secciones exploradoras francesas en la orilla derecha del Mosa, en Haudrimont, en Combres y en Saint-Mihiel.

En la noche del 1.º de Junio, aviadores ingleses bombardearon el territorio de concentración y su campamento, que encerraba prisioneros enemigos. Un prisionero francés fué muerto, y 91 resultaron heridos. Nuestras escuadrillas aviadoras lanzaron bombas con certeros disparos a la vista, delante del frente de Arras y del Aisne, sobre las líneas férreas, los depósitos de municiones y los acantonamientos enemigos.

Los enemigos perdieron ayer en luchas aéreas y por fuego antiaéreo diez aparatos.

Ligero avance inglés.—Ataques y contraataques.—Fuego de artillería.

Londres, 4.—Durante la noche última atacamos las posiciones enemigas al Sur de Souchez, consiguiendo un avance satisfactorio. Multitud de prisioneros quedaron en nuestro poder.

El enemigo atacó durante la noche nuestra línea de puestos avanzados al Sur y Oeste de Cherisy, consiguiendo ligero avance.

Debido a nuestros contraataques tuvieron los alemanes que abandonar el terreno conquistado, salvo un puesto en el que sigue todavía el adversario.

Los golpes de mano que ejecutamos con éxito al Sur de Ypres la noche última, nos permitieron coger 19 prisioneros.

Por la parte de Bullecourt la artillería enemiga ha reanudado su actividad.

Las operaciones en Rusia

Bombardeo.—La guerra en el mar Negro.— Avión derribado.

Petrogrado, 5.—El enemigo bombardeó intensamente, con gruesos proyectiles, la región de Krevo-Bogouche.

Algunos cayeron sobre Brody.

En el resto del frente, trotea.

En el mar Negro, nuestros navíos bombardearon el litoral de Anatolia, destruyendo algunos depósitos de municiones y una fábrica en la parte de Tchekirogly.

Por el lado de Samsoum demolieron también un molino de vapor, algunos cuarteles y depósitos de artillería.

En Ounie bombardearon y destruyeron otro molino, un cuartel y los desembarcaderos.

En Orjín nuestros navíos demolieron un puesto de observación, algunos edificios de la Administración, el puesto de Estado Mayor de retaguardia, la oficina de Correos y Telégrafos, algunos cuarteles y diversos depósitos.

En total: nuestros navíos destruyeron 147 veleros, con cargas diferentes, y condujeron a Trebisonda dos grandes «schooners».

Aviación.—Nuestra artillería derribó un avión alemán, que cayó en la primera línea de trincheras enemigas, en el pueblo de Bogou she, al Nordeste de Krevo.

Avances fracasados.

Berlín, 4.—El conjunto del frente del teatro oriental no ha sufrido grandes variaciones.

En la Moldavia rechazamos durante las dos últimas noches varios avances enemigos entre los valles de Susita y de Pugna.

La lucha en el Cáucaso.

Petrogrado, 4.—Al Sudoeste de Bans los turcos (una compañía próximamente) tomaron la ofensiva, siendo rechazados por nuestros fuegos.

En la dirección de Dejevanrud rechazamos también un ataque de los kurdos.

Las operaciones en Italia

Acciones de artillería.—Escaramuzas.— Actividad de los aviones.

Coltano, 4.—En todo el frente las acciones de la artillería han continuado muy vivas contra nuestras posiciones al Este de Plava, en la zona del Vodice y en el sector septentrional del Carso.

Pequeños encuentros de los destacamentos de exploraciones han tenido lugar en el valle de Arsa, en las fuentes del río Pontobbana, al Norte del Tolmino y en el Carso.

Al Sur de Versic nuestros pequeños grupos de fuerzas han ocupado por sorpresa una posición avanzada, consolidándose en ella.

El buen tiempo ha favorecido ayer la actividad aérea.

Aviones enemigos que intentaban hacer reconocimientos en nuestras líneas en el Trentino han sido rechazados por nuestras baterías y por nuestros aviones de caza.

Sobre Gorizia hemos derribado un avión enemigo que cayó al Este de Verboita.

Ataque fracasado.—Actividad de la artillería y de los aviones.

Budapest, 4.—Esta mañana fracasó, cerca de Gorizia, un ataque emprendido por el enemigo.

Aparte de esto hay que señalar en el frente del Isonzo solamente actividad de artillería y muy viva de los aviadores.

Nuestros pilotos lograron derribar en combates aéreos dos aparatos enemigos.

En el frente del Tirol nuestras valientes tropas se apoderaron durante el mes de Mayo de ocho oficiales y 728 soldados y capturaron 10 ametralladoras y tres lanzaminas en las posiciones enemigas.

En los Balkanes

Violentos ataques.

Berlín, 4.—Frente macedónico.—Se estrellaron, con grandes bajas para el enemigo, ataques dados por grandes contingentes, consistentes de varias compañías enemigas, delante de las posiciones búlgaras. Dichos ataques se verificaron al Oeste del Vardar y al Sur de Huma y en Alcak.

La revolución en Rusia

Divergencias y dimisiones.

París, 4.—Telegrafían de San Petersburgo que ha dimiteido el comisario del Gobierno en Cronstadt por divergencias con el Comité local de delegados obreros y militares, que recaba para sí toda la autoridad y contacto directo con la capital, declarando nulas cuantas disposiciones no emanen del Comité.

Varios delegados del Comité de Cronstadt han llegado a San Petersburgo, y en cambio han marchado de San Petersburgo a Cronstadt el presidente del Comité central, Tscheidze, y cuatro vocales para ver la manera de zanjar las dificultades que han surgido entre el Comité local y el representante del Gobierno.

Después de una sesión borrascosa del Comité militar industrial de Moscú, bajo la presidencia de Goutchkoff, todos los vocales obreros han presentado la dimisión.

El Consejo de campesinos.

París, 4.—Comunican de San Petersburgo que entre los elegidos por el Comité ejecutivo del Consejo de delegados de campesinos. Tchenoff, ministro de Agricultura, figura en primer lugar, con 810 votos; Breschkownaia, con 809, y Kerinski, con 804. Lemine sólo obtuvo 20.

Finlandia y Polonia.

París, 4.—Un despacho de San Petersburgo dice que el Senado finlandés está preparando un proyecto de adhesión a Finlandia, de parte de la Polonia rusa.

MISCELANEA TELEGRAFICA

Vapor griego embarrancado.

Valencia, 4.—El comandante de Marina recibió un telegrama del ayudante de Denia en el que éste le participa que a milla y media de la escollera embarrancó el vapor griego «Alkion», de 1.584 toneladas.

El puerto de Valencia.

Valencia, 4.—En la semana última fueron embarcadas en este puerto 39.616 cajas de naranjas y 5.621 de cebollas.

En igual semana del año anterior se exportaron 47.687 y 19.456, respectivamente.

Huelga en Asturias.

Oviedo, 4.—Se ha agravado el conflicto de la fábrica de pólvora de Cayer. A los huelguistas se han unido los obreros de la fábrica de metales La Industria Minera, ascendiendo a 1.500 los huelguistas.

Se dice que hubo algunos desórdenes, en los que tuvo que intervenir la Guardia civil.

La Fundación Amboage.

El Ferrol, 4.—Uno de estos días, cumpliendo las disposiciones testamentarias del marqués de Amboage, serán repartidos 84.000 duros entre los mozos de El Ferrol y de La Coruña que no pudieron redimir del servicio militar y que han sido licenciados ahora.

El reparto lo hará la Fundación Amboage.

Trabajos de salvamento.

El Ferrol, 4.—Continúan los trabajos para poner a flote el vapor «Emilia», embarrancado en el bajo de Garrido.

Los armadores confían en que el buque podrá salvarse a pesar de la mar gruesa, que dificulta los trabajos.

Maniobras militares.

Valencia, 4.—Comenzaron las maniobras por las fuerzas de esta guarnición.

En dos columnas marcharon las tropas a Puente Real y a San José.

El capitán general saldrá en la madrugada de mañana, con su Estado Mayor, y se dirigirá al lugar de los ejercicios.

El espíritu de los soldados es admirable.

LAS SUBSISTENCIAS

Una instancia del Circulo de la Unión Mercantil.

En representación del Circulo de la Unión Mercantil e Industrial visitaron ayer al señor alcalde los Sres. Sacristán y Martínez Reus para entregarle una instancia protestando contra el espíritu del bando del 25 del pasado y solicitando sea derogado, por la imposibilidad de expandirse los artículos alimenticios a que se refiere a precio inferior del coste de adquisición, muy superior al que regía en Enero último.

En la instancia aludida tratase de demostrar que la carestía de las subsistencias radica en la codicia cruel de acaparadores y productores, no en el comercio, que se ve obligado a vender sus productos al público con arreglo a los precios a que los adquiere.

Señala la injusticia que entraña el hecho de que las autoridades impongan la tasa de los productos al comercio que los expende al consumidor, en tanto que no se impone esa tasa a los acaparadores y productores y, por último, se expone en dicho documento que no es posible mantener los precios de Enero último, teniendo en cuenta que en ellos influyen tarifas marítimas y terrestres, seguros, precios de coste originarios, y aun las mismas autorizaciones gubernamentales de exportación o extranjeiras de prohibición de exportar.

Los precios a que hoy puede vender el comercio, en relación al coste de sus compras, son:

Azúcar, a 1,30, 1,40, 1,45, 1,50 y a 1,70 kilo.

Arroz, a 0,70, 0,80 y a 0,90 kilo.

Aceite, a 1,40 y a 1,50 litro.

Judías de Valencia o León, a 0,80; del Barco, a 0,90 kilo.

Lentejas, a 0,70, 0,80 y a 0,90 kilo.

Fideos y demás pasta de sopa, a 0,80 y a 0,90 kilo.

Garbanzos, a 0,50 y a 1,60 kilo, según la clase.

En vista de las consideraciones expuestas, el Circulo Mercantil solicita del alcalde la derogación del bando del 25 del mes pasado, requiriendo al Gobierno para que dicte medidas encaminadas si no a conseguir la reducción, hoy imposible, de los precios actuales, a impe-

dir nuevas elevaciones, de que son víctimas tanto los comerciantes como los consumidores.

Los precios del arroz.

Valencia, 4.—Una Comisión de arroceros ha visitado al gobernador, manifestándole que la Real orden declarando libre para la Península la exportación de arroz no les resuelve la situación. Desean una modificación en la tasa en el sentido de aumentar los precios para poder seguir trabajando.

La Comisión visitó también al delegado de Hacienda para hacerle idénticas manifestaciones.

El gobernador ha convocado a la Junta provincial de Subsistencias, con objeto de tratar del asunto.

El alcalde de Sueca participa que a causa del cierre de molinos de arroz las tiendas de comestibles carecen de este artículo para el consumo; en igual sentido telegrafió el alcalde de Algeñesí.

El gobernador ordenó a los alcaldes que se incauten de las existencias que haya en los molinos y almacenes.

De todas las provincias continúa recibiendo-se peticiones de grandes remeses de arroz.

Sólo un comerciante de Sigüenza, D. Dionisio García, pide 300 toneladas.

En Valencia ya se empiezan a sentir las consecuencias de la exportación. La Asociación de Caridad, los Hospicios de la Beneficencia otros establecimientos análogos, no pueden adquirir las partidas de arroz que necesitan para su consumo al precio de tasa.

EN EL HIPODROMO

Carreras de caballos

Ayer se celebró la tercera sesión de la temporada de primavera.

Asistieron a ella los Reyes D. Alfonso y doña Victoria; los infantes doña Isabel, doña Luisa, D. Carlos y D. Fernando; la duquesa de Talavera y el príncipe Jenaro de Borbón.

El resultado fué el siguiente:

Primera. Gran premio de cruzados. Premio del Ministerio de Fomento: 4.500 pesetas al primero, 500 al segundo y 250 al tercero.

Distancia, 2.400 metros. Llegó primero «Mimos», del marqués de Villamejor, y las apuestas se pagaron a 33 pesetas por duro.

Segunda. Premio Quo vadis? (a reclamar). Tres mil pesetas al primero, 300 al segundo y 200 al tercero.

Distancia, 2.400 metros. Entraron en la meta por el siguiente orden:

Primero, «Dorax», de Pastrana, que se vendió en pública subasta, siendo adquirido por 6.800 pesetas por el conde del Rincón; segundo, «Lahens», de Villamejor, y tercero, «Mirandola», del duque de Toledo.

Apuestas, a 14 pesetas el ganador, y 11,50 y 18 los colocados.

Tercera. Premio Gorgorito.—Siete mil pesetas al primero, 700 al segundo y 300 al tercero.

Distancia, 2.400 metros. Gananon: primero, «Saguine», de Alba Quinones; segundo, «Souvenir d'Exil», del duque de Toledo, y tercero, «Lord Byron ex Qu'en dis tu?», de Forest.

Apuestas, a 138 pesetas ganador, y 22,50, 10 y 9,50 los colocados.

Cuarta.—Premio Rataplán (handicap).—Cuatro mil pesetas al primero, 300 al segundo y 200 al tercero.

Distancia, 3.000 metros. Llegaron: primero «Leman», de Valderas; segundo, «Valencia», de Címera, y tercero, «Pó», de Mme. A. Doux.

Apuestas, 59 pesetas ganador, y 19,50, 10,50 y 14 colocados.

Quinta.—Premio Ciclón (vallas).—Premio de la Gran Peña, 1.000 al primero, 300 al segundo y 200 al tercero.

Distancia, 3.200 metros. Llegó primero «Babica».

INFORMACION DE GUERRA

Concurso hípico.

Se autoriza a los jefes y oficiales para concurrir a las carreras de caballos de Granada.

Se concede la cantidad de mil pesetas para premios del concurso hípico que ha de celebrarse en Valencia en Julio próximo.

Destinos.

Destínase al segundo de Zapadores, para efectuar prácticas de su empleo, al segundo teniente de la reserva gratuita D. Enrique de Abellán.

Pensiones.

Se concede permuta de pensión de la cruz de María Cristina, por dos rojas, al capitán de Ingenieros D. Andrés Fernández.

Sanidad Militar.

Se concede el empleo de médico segundo de la reserva gratuita al ex médico provisional D. Daniel García, y se da carácter general a esta disposición.

Las prácticas de la Academia de Infantería

Campamento de Ballesteros, 3 de Junio, a las tres de la tarde.

Ha regresado el primer batallón de la posición de «quintos de Moras», sin novedad alguna; a pesar de la fatiga de un camino pedregoso y estrecho entre jarales, que obligaban a la columna ir de a uno, llegó ésta muy animada, invirtiendo veinte minutos en pasar del orden de marcha al de reposo, después de haber reconocido la posición, elegido el asentamiento, instalado vivac, montadas las tiendas individuales y formados pelotones con las armas, siendo realmente prodigiosa la práctica adquirida por estos alumnos.

Después de tomada la cena fiambre, aun restóles energía para improvisar festejos ingeniosos y originales, que finalizaron cantando el himno de la Academia, nunca tan solemne y emocionante como en estas circunstancias, en plena noche, y entre el silencio del monte.

Siempre patriotas y con el pensamiento fijo en nuestro amado Monarca, esta juventud, esperanza de la Patria, puso digno remate a la jornada viroteando con frenesí a España, al Ejército y al Arma de sus amores.

Ayer domingo, cumpliendo el programa general de las prácticas, se concedió tregua a la labor intensa de los días pasados. Oída la misa de campaña, tuvieron los alumnos descanso todo el día.

El gobernador militar de la provincia, general Martín Sedeño, entusiasta infante, llegó ayer al campamento, presenciando el final de las prácticas, y quedando muy bien impresionado del excelente estado de instrucción, resistencia y espíritu del regimiento de alumnos.

DE TEATROS

COMEDIA

Beneficio de Bonafé.

Bonafé es de los más aplaudidos actores de nuestra escena. Durante los varios años que viene actuando en el teatro de la Comedia, lo ha demostrado de modo incontestable, pues le hemos visto desempeñar los más diversos papeles y todos con igual maestría.

Una prueba más de lo que decimos fué el aspecto brillante que presentaba el teatro en la noche del sábado, en que Bonafé celebraba su beneficio; lo cual demuestra las simpatías con que cuenta.

El verdugo de Sevilla, que en el día de su estreno hizo una verdadera creación del absurdo personaje, fué la obra elegida por el notable actor, y excusamos decir que la selecta concurrencia premió con ovaciones sin cuento el arte prodigioso de Bonafé, al que secundaron con acierto las demás partes de la compañía.

Se estrenó luego un monólogo de Muñoz Seca (¿cómo no?) titulado *Adán y Evans*, que fué un astracán de abrigo. ¡Jesús, cuánta tontería!

Pero como el público aplaudió, y eso seguramente es lo que se propuso el rey del Astracán, no hay más remedio que reconocer que *Adán y Evans* es un monumento.

Al beneficiado le llenaron el cuarto de regalos sus amigos y admiradores.

MAQUIAVELO.

TIRO NACIONAL

CONCURSO DE 1917

Como oportunamente anunciamos, el día 1.º comenzaron las tiradas de este concurso, que continúan con gran animación, pues, a pesar de haberse ampliado en ocho los puestos para los tiradores, son aún insuficientes por el gran número de concursantes.

El polígono de tiro de la Moncloa está siendo visitadísimo por distinguidas personalidades que han tenido frases de elogio y de felicitación tanto para el presidente de esta Representación, D. Juan de la Cierva, como para don Antonio Micó, secretario de la misma, el cual ha confeccionado un programa del que personas que concurren a otros concursos nacionales e internacionales, entre otros D. Julio Castro, campeón mundial, y el coronel de Infantería Sr. Barreto, dicen que supera a cuantos han prestado por su importancia y magnífica organización.

En la galería y en las trincheras prestan servicio fuerzas de la guarnición de Madrid.

En las tiradas de pistola, a 50 metros, don Antonio Micó hizo 30 puntos de tres balas; D. José Bente, un 30 y cuatro 29; D. Alejandro Miró y D. Casimiro Benz, un 29 cada uno.

Con revólver, a 20 metros, D. Antonio Micó hizo una serie de 28 puntos, y D. Fernando L. Beaubé, des 28.

A 200 metros, con fusil mauser, D. Joaquín Espinosa, un 29.

A 300 metros, D. Julio Castro, un 30.

Se ven muchos los tiradores que han hecho 29, 26, 27 y 28 puntos.

Mechero, el más práctico para campo y automóvil, se vende en el kiosco de la calle de Alcalá (frente al núm. 28.)

DESDE EL TABLONCILLO

La novena de abono

SEIS DE SALTILLO

GALLO—TORQUITO—BELMONTE

¡Pobre Rafael!

De nada ha servido que tú, enorme y genial artista, hayas estado valiente y torerazo, mag...

Ni el domingo ni el miércoles pudieron con tigo, porque te salieron toros bravos y... ¡TOROS!

Ayer estuviste francamente mal con el estoque en tus dos toros. Hiciste cosas indisculpables.

Pero, señores, ¿es de ahora nuevo esto? Rafael es el único torero que no engaña ni tiene término medio.

El toro bravo, para el torero, y el manso, para la carreta. Mansos fueron los seis saltillos de ayer.

Rafael... Bueno, ya hemos hablado bastante de Rafael. Ya veréis ustedes en cuanto salga el toro que sea toro.

Al quinto, tras de un trasteo movido con exceso, pues el saltillo, nervioso y avisado, no...

Belmonte fué aplaudido en varios quites que hizo y en la primera parte de su faena del sexto.

Belmonte, valiente, ¡muy valiente! (así lo reconoce su detractor «Don Pío»), se metió en los pitones y trató de sujetar al fugitivo con el cuerpo.

A su primero, uno de los fogueados, le trasteó también con decisión, intercalando varios ayudados y de pecho plausibles.

Belmonte cumplió y sacó el mayor partido posible de sus mansurrones enemigos. Todos los toros cortaban y se defendían en banderillas.

Alpargaterito fué ovacionado por un oportuno quite que hizo a Armillita, y por des-pases que puso al quinto.

SEVERITO

DE ESTA MADRUGADA

Manifestaciones del Sr. Burell

Esta madrugada recibió el Sr. Burell a los periodistas, comunicándoles que, probablemente, mañana se celebre Consejo.

Añadió que acababa de llegar del teatro Real, donde encontró a los señores marqués de Alhucemas, Alvarado, Ruiz Valarino, Francisco Rodríguez y Almodóvar del Valle.

«Durante hora y media—dijo el Sr. Burell—cambiamos impresiones sobre los asuntos de actualidad.

Las noticias de provincias acusan tranquilidad, incluso en Barcelona.» Se ocupó el ministro del artículo que el Diario Universal publicó anteayer.

El Sr. Burell explicó la génesis de esta cuestión, diciendo que surgió en Diciembre último, y que hasta después de Abril nada supieron los ministros.

«Por lo menos—dijo—yo, hasta el penúltimo Consejo que celebró el Gobierno del conde de Romanones, nada supe de tales Juntas.

Recuerdo que en dicho Consejo se leyeron varias cartas cruzadas entre los generales Luque y Alfau, donde se decía que esas Juntas estaban disueltas.

No obstante, se vió después que no era así, porque se demostró que continuaban funcionando.

No quiere decir esto que el anterior Gobierno, y especialmente el general Luque, que siempre procedió con celo y energía, no hicieron todo lo posible por solucionar la cuestión.

Aunque los ministros que pertenecemos a aquel Gobierno aceptemos la responsabilidad que pudiera correspondernos, no podemos transmitirle al marqués de Alhucemas, que lleva mes y medio en el Poder.

Estas Juntas de defensa no tienen la más remota relación con la cuestión internacional.

Como sus reglamentos dicen, se inspira en un alto patriotismo y en un completo desinterés.

Respecto a la libertad de los individuos de las Juntas de algunas provincias—terminó diciendo el Sr. Burell—, nada sé, porque los gobernadores no me informan sobre asuntos militares.»

Dijo también que había comunicado al presidente un telegrama de San Sebastián, referente al torpedeamiento de un vapor bilbaíno.

Bolsa de Madrid

Table with columns: VALORES PUBLICOS, Día 1, Día 2. Includes sections for 4 por 100 perpetuo interior, 4 por 100 exterior estampillado, 4 por 100 amortizable, Obligaciones del Tesoro, Ayuntamiento de Madrid, Bancos y Sociedades, Ferrocarriles, and Cambios sobre el Extranjero.

GARAGE

Se alquila garage. Razón: Amaniel, 7 y Bordadores, 3.

EXPOSICION DE BELLAS ARTES

LOS PREMIOS

Escultura.

El Jurado de la sección de Escultura ha propuesto a D. José Ortells López para primera medalla por su obra «Poema».

Arquitectura.

En Arquitectura ha sido propuesto por el Jurado para medalla de primera clase el señor D. Leonardo Rucabado Gómez.

Pintura.

Medallas de primera clase, a los señores don Joaquín Mir, D. Eugenio Hermoso Martínez y D. Valentín Zubiaurre.

Grabado.

Primera medalla, desierta; segunda, a don Leandro Oroz, y terceras, a D. Hermenegildo Sanz y D. Daniel Vázquez Díaz.

La medalla de honor.

La votación para la medalla de honor se verificará en el Palacio del Retiro el próximo miércoles, día 6, de cuatro a siete de la tarde.

Tienen derecho a tomar parte en esta votación todos los expositores. El acto será público.

252 buques de guerra, perdidos por los aliados

En buques de guerra de la Entente, excluidos los cruceros auxiliares, fueron destruidos desde el comienzo de la guerra hasta el 31 de Mayo de este año en total 252 barcos.

Estos se componen de 12 buques de línea, 17 cruceros de combate y cruceros acorazados, 16 cruceros protegidos, 67 torpederos, 28 submarinos y 13 de otras clases.

Aparte de esto, la Entente ha perdido hasta el 31 de Mayo no menos de 200.000 toneladas de registro bruto en cruceros auxiliares.

Los doce buques de línea ingleses hundidos son: «Audacious» (23.400), 27 de Octubre 1914, por choque con mina.

«Formidable» (15.250), 1.º de Enero de 1915, por el «U. 24»; «Irresistible» (15.250), 18 de Marzo 1915, en los Dardanelos.

27 Abril 1916, chocó con mina cerca de Malta; un buque del tipo «Queen Elizabeth», de 28.500, hundido en la batalla del Skagerak.

Los 17 cruceros de combate y cruceros acorazados hundidos son: «Hogue», «Aboukir» y «Cressy», los tres de 12.200 toneladas.

«Queen Mary» (30.000), «Indefatigable» (19.050), «Invincible» (20.300), «Defense» (14.800), «Varrior» (13.750), un crucero del tipo «Cressy» (12.200).

Además «Hampshire» (11.000), 5 de Junio, con lord Kitchener a bordo, chocó con una mina cerca de las Islas Orcadas.

La pérdida de un buque de línea del tipo «Queen Elizabeth», del crucero de combate «Tiger» y de un crucero del tipo «Cressy» es negada por el Almirantazgo británico.

Espectáculos para mañana

COMEDIA.—A las diez, Los cuatro Robinsones. APOLO.—A las seis y cuatro, El tesoro de Perla Negra.

NOVEDADES.—A las seis, El príncipe casto. A las siete y cuarto, La chicharra.

A las diez y cuarto, El viaje de la vida. A las once y tres cuartos, El corto de genio.

PARISH.—A las nueve y media, gran función desmenuada por la compañía de circo Director, William Parish.

REINA VICTORIA.—A las seis y media, La señorita Capricho. A las diez y media, La viuda alegre.

FRONTON MADRID.—Todos los días tarde y noche grandes partidos de pelota a raqueta entre agraciadas señoritas.

CINE IDEAL.—Todos los días estrenos de interesantes películas. Desde las cuatro y media

ROMEA.—Cinéma y variedades.—Seciones a las 6, 7, 10 y 11 1/4.—Mirabel, Rosario Blanco, Juanita Casanova, Vicenta Lafont, hermanas Sánchez, Estrella Soler, María Esparza y Salud Ruiz.

MADRILEÑO.—Grandes secciones de variedades a las siete, diez y media y once y media, atrayente y sugestivo espectáculo.

PROYECCIONES.—Sección continua de cinematógrafo (grandes éxitos).

CIRCO REINA VICTORIA.—Compañía ecuestre, gimnástica, acrobática.—Todos los días, notables debuts de artistas, españoles y extranjeros.

CHANTECLER.—Variadas funciones desde las 7 de la tarde, tomando parte notables artistas.

IMP. DE MARTÍNEZ DE VELASCO. PIZARRO, 15

FOLLETIN NUM. 93.

MEMORIAS

DE

UN NIÑO DE LA SABOYA

POR CLAUDIO GENOUX

(CONTINUACIÓN)

quería llevarme a su casa, y todos se paraban a considerarme.

Aquellas buenas gentes me hicieron mil preguntas acerca de mi patria.

Un anciano me habló de Napoleón, a quien profesan en aquella tierra un culto de admiración casi mayor que en Francia.

Pero ya era tarde; y después de haber refrescado con vino, que sería mejor si su preparación fuese más esmerada, les manifesté mi agradecimiento y me dispuse a marchar.

Fusieron a mi disposición un hermoso ligero ca-

ballo, en el que monté con malditísima maña, tanto que excité la risa de los que me lo prestaban.

Un joven campesino se encargó de acompañarme para recoger la cabalgadura, mediante una corta retribución en hojas de tabaco que había visto en mis bolsillos.

Se las prometí, pues; entré en una cuadra, y salió montado en un caballo blanco que emprendió la carrera veloz como un relámpago.

Llegados a la playa, el enfiablado animal avivó de tal modo su carrera, que me despidió y fui a caer de cabeza en la arena.

Acababa de coger el caballo y quería que volviera a montar en él; pero había caído una vez, y no quise exponerme a rodar otra.

Me encaminé pedestremente a Coquimbo, adonde llegué de noche.

Excepto la aduana, una casa blanca jaspeada de azul, donde yo entré, es la mejor de la población.

Allí encontré a mis compañeros sentados alrededor de una mesa cubierta de botellas, la mitad de ellas vacías, cuyo espectáculo indicaba bien claramente el estado de sus cabezas.

Cerca de ellos había una numerosa concurrencia de señoras y caballeros chilenos o peruanos, que habían llegado, más felices que yo, montados en sus caballos desde la Sarena sin medir la playa con sus cuerpos.

Esta es una hierba indígena que les sirve de té. El mate se servía en un gran vaso de porcelana de China, del cual aspiraba cada miembro un trago por medio de un canuto de oro que se pasaban los unos a los otros con el vaso.

A la llegada del capitán del puerto, que entró en traje delpais, señoras y caballeros se levantaron para bailar el fandango al son de tres bandolines que resonaban bajo el movimiento de los delicados dedos de otras tantas jóvenes. Clarita cantaba.

Aquella armonía se acompañaba con el ruido de las espuelas de plata que los bailarines llevaban puestas.

No había visto nunca bailar el fandango, y no me cansaba de admirar aquellas graciosas chilenas, de ojos negro y lascivos contornos, con la garganta enteramente descubierta, y vistiendo un jubón de seda que marca todas las formas, y que ellas llaman «saya».

Ningún baile he visto más indecente, sobre todo cuando el caballero, colocado enfrente de la señora, con su sombrero de guayaquil calado, hace a cada

paso gestos lascivos, a los que corresponde la pareja con otros que lo son aún más.

Entonces, a cuatro mil leguas de nuestras montañas, a la vista de cosas tan nuevas para mí, pensé en aquellas castas señoras que veía pasear todos los domingos en el prado de la iglesia de mi pueblo.

Me mezclé en el baile con mis compañeros, y después me encontré en un delirio semejante al de nuestros marinos, a quienes en otras ocasiones había yo apellidado bestias, porque, como no había conocido nunca las penas, no podía comprender lo que era placer; porque, no habiendo estado nunca aburrido, no conocía el medio de desterrar esta enfermedad, e ignoraba que es menester esa especie de dicha, dicha de un día, de una hora, de un minuto, para olvidar los peligros y las privaciones de una larga travesía.

Mientras que estuvimos en Coquimbo, todas las mañanas se botaban al mar nuestras cinco piraguas para ir a la pesca; des salían de la bahía, en tanto que las otras tres bordeaban y derivaban.

Por la noche, al volver a bordo, nos divertíamos

(Continúa.)

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; Ibaizábal, 742; Luchana, 395; Cabo Santa María, 156.

Servicios establecidos por esta Compañía en la costa de España: Bilbao para Marsella y puertos intermedios todos los jueves. Bilbao para Barcelona con escalas en Santander, Sevilla, Málaga, Alicante y Valencia, todos los domingos.

Salidas semanales de pasajes para Valencia, con escalas intermedias. Salidas de Gijón para Sevilla cada diez días.

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

ACADEMIA TEORICO-PRACTICA PREPARATORIA

PARA EL INGRESO EN LOS CUERPOS DE

CORREOS Y TELEGRAFOS

DIRIGIDA POR

DON TOMAS SANCHEZ PACHECO

OFICIAL PRIMERO DE LA 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 Telégrafos, con el Oficial de la Dirección D. Gabriel Hombre, y con la cooperación de un escogido y competente cuadro de Profesores, Jefes y Oficiales de ambos Cuerpos.

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

PREPARACION COMPLETA: Externos, 30 pesetas por mensualidades adelantadas.—Internos, 155 pesetas por todos conceptos, con inclusión de las asignaturas de Francés 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

Oficir en Londres: 32, Victoria Street, S. W.—Constructores de buques de todas clases tanto de guerra como mercantes, máquinas marinas, blindajes, artillería de todos calibres para el Ejército y la Marina, cañones de tiro rápido de los sistemas Vickers, Maxim, etc., ametralladoras y municiones.—Fábricas que posee esta Compañía: Astilleros de Barrow-in-Furnes (antes Naval Constncción and Armaments C.º Ltd. at Arrow-in-Furnes); fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Erith y Crayford; fábrica de cañones de fuego rápido y ametralladoras, mortajes y proyectiles de Placencia (Placencia de las Armas C.º Ltd. Placencia-Guipúzcoa-España); fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham; fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Steckholm (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 «Scout», 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 nuscher» crucero tipo de «Scout» clase de 2.000 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.º

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

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

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

Pídase BOLETIN con detalles y visítase 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 coronel 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 pts.
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.º, 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 Laspés, Zeluán, 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, 24

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 Guayrá. 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.º
Consignaciones, Embarques
Aduanas y Fidejamentos
Cádiz (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

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.—Pídase reglamentos.

Jacometrezo,

45, principal. Madrid.

LA MEJOR MAQUINA PARA ESCRIBIR

Usad para escribir limpio la maquina

Comparad la escritura de la máquina

YOST

YOST

No tiene cinta.

con todas las demás.

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

