

DIARIO DE LA MARINA

PERIÓDICO INDEPENDIENTE

AÑO XLIX

Redacción y Administración: Peñagosa, 3, calle. Tel. 2.931.

Madrid, Jueves 20 de Septiembre de 1917.

DOS EDICIONES DIARIAS

NÚMERO 14.940.

Las primas a la construcción naval

No se puede negar que el Estado hace cuanto puede por solucionar las graves dificultades que se ofrecen al libre desenvolvimiento del tráfico marítimo; pero su endeble práctica de una verdadera política económica le hacen prescindir de algunos procedimientos saludables que están a su alcance y dentro de la esfera legal para que su acción bienhechora sea fecunda en esa orientación.

Más de una vez se ha criticado en estas columnas que persista la suspensión de las primas a la construcción naval, que preceptúa la ley de protección a las industrias y comunicaciones marítimas, que de un modo tan directo han contribuido al rápido desarrollo de la flota comercial nacional.

Y hay que insistir en que esa postura es perjudicial para el interés de la nación, que necesita disponer del elemento transmisor de las energías productoras y del trabajo nacional, que están oprimidos con la expresada suspensión.

No existe ninguna nación en estos instantes de Europa ni fuera de ella, beligerante o neutral, que no se preocupe hondamente de crear para sus necesidades marítimas respectivas flotas poderosas militares y mercantes, renovando el material anticuado y deteriorado por la contienda o procurando reemplazar el tonelaje perdido.

Francia, con ese objeto, acaba de votar 300.000.000 de francos; Italia, en múltiples formas de franquicia temporal, subvenciones y créditos, acomete con vigor el mismo problema; la Gran Bretaña realiza importantes esfuerzos para elevar su producción naval de tonelaje con la intervención oficial, y los Estados Unidos conceden créditos fabulosos para lograr de la multiplicación de sus astilleros y factorías un rendimiento de cinco millones de toneladas.

¿Qué hace, en tanto España, tan necesitada de renovar sus elementos marítimos militares y navales? Pues lo que hace es política económica contraria a la general del mundo en ese aspecto de los tráficos y del comercio marítimo, omitiendo consignar en los presupuestos generales de la nación las sumas a que la autoriza la mencionada ley para primas a la construcción naval.

De esa manera, sus excelentes propósitos de favorecer la construcción naval nacional en sus dos aspectos, militar y comercial, quedan desvirtuados, y además, con semejante omisión perjudica a largo plazo los intereses nacionales, ya que éstos han de estar siempre en condiciones de lucha y competencia cuando se proclama la paz en la era de reconstitución económica y política, cuyo factor de mayor importancia ha de ser el tráfico marítimo con el nuevo tonelaje, a cuya indiscutible eficiencia ha de describir la técnica naval su más perfecto y elevado rendimiento económico.

Reconstituir la flota militar y la comercial con buques que posean todos los elementos de adelanto y utilización que la construcción moderna facilita, dotados con los procedimientos y órganos de propulsión y subsidiarios convenientes, en sus pertrechos y en su habilitación, que puedan encontrarse en el progreso de la industria, constituye problema trascendental de la política económica que se propone desarrollar el Estado, y que por su falta de práctica, no sólo no realiza, en lo tocante al fomento de los transportes y fuerza naval, sino que perturba y contrarresta.

Nunca como ahora, ni en los propios instantes en que nació la mencionada ley de Protección a las Industrias y Comunicaciones Marítimas, estuvo tan necesitada la construcción naval nacional de los estímulos, auxilios y amparos del Estado, no sólo por las razones que quedan expuestas, sino también por el gran valor adquirido por la tonelada de construcción, debido al elevado y creciente costo alcanzado por los materiales que integran esa misma construcción.

Ello es tan deplorable cuanto les industrias y constructores nacionales vienen supeditados, por el cierre inevitable de las fronteras, a improvisar y crear por sí mismos cuanto se refiere a primeras materias y lógica transformación de las nacionales, y también en el trabajo y en la educación industrial de la mano de obra.

La situación actual de las construcciones navales en España requiere que el Estado cambie su orientación económica indecisa por disposiciones activas y fecundas, y la que señala

mos de conceder las primas a la construcción naval, que establece la indicada ley, es y constituye el primer paso en la indispensable y patriótica rectificación de su conducta económica, hoy contradictoria para las industrias marítimas nacionales.

El conflicto sueco-americano

La crisis ministerial en Suecia.

París, 20.—Dice el *Petit Parisien*, según informes de Stockholmo:

«La dimisión del Gabinete conservador es sólo cuestión de días, pues no sólo quiere sus traerse a las revelaciones que anuncia Lansing, sino que el resultado de la elección, muy favorable a las izquierdas, pone al Gobierno en comprometida situación.»

Las pérdidas de la Marina noruega.

Copenhague, 20.—Las pérdidas de la Marina noruega ocasionadas por la guerra submarina alemana, hasta el segundo trimestre de 1917, suma 276 navíos, equivalentes a 415.000 toneladas.

Desde el mes de Junio las pérdidas se elevan a 50 navíos.

La opinión sueca contra Alemania.

Stockholmo, 20.—Las ex-usas dadas por Alemania a Suecia no modifican en modo alguno la situación y el descontento de la opinión sueca contra Alemania aumenta cada día.

DECRETO IMPORTANTE

Creación de la Aviación Naval

La Gaceta publica hoy el Real decreto siguiente:

EXPOSICION

Señor: Nuestra Nación no posee actualmente Aviación Naval especializada. La experiencia de la guerra actual y los estudios hechos por otras naciones, demuestran, sin embargo, que dicha organización es completamente indispensable a la defensa nacional; pues según la concepción moderna, los aeromóviles deben constituir la primera línea defensiva de la costa, y, como a tal, les corresponde, entre otros servicios, el de exploración sobre el mar, que no puede hacerse con fruto más que por el personal que pertenece a la Marina de guerra, o haya tenido, por lo menos una instrucción especial; motivos complementarios son la conveniencia de que pertenezcan a la Marina los aeromóviles llamados a operar en unión de las escuadras o desde las bases navales, y la necesidad de aprender el manejo de los hidroaviones, implantar su fabricación y contribuir a su adelanto con la experiencia.

Preciso es, por lo tanto, implantar en España la Aviación Naval con Escuela independiente y factoría propia de construcción de hidroaviones, y es de suma conveniencia el ponerla en íntimo contacto con la Aviación Militar, pues que en la línea de costa serán sus objetivos frecuentemente comunes. Además, deben ser los aparatos lo más semejantes posible para poderse sustituir el personal mutuamente, en caso necesario, y comunicarse entre ambos ramos las experiencias adquiridas o perfeccionamientos alcanzados para que sean utilizados en común.

Por estas consideraciones, el ministro que suscribe tiene el honor de someter a la aprobación de V. M. el siguiente proyecto de

REAL DECRETO

A propuesta del ministro de Marina, de acuerdo con mi Consejo de ministros, Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se crea en España la Aviación Naval, íntimamente ligada con la militar.

2.º Se crea en Cartagena una Escuela de Aviación Naval, en donde adquirirá la especialidad de esta rama el personal de la Marina militar que haya obtenido el título de piloto en la Escuela de Aviación militar.

Art. 3.º En esta Escuela de Aviación Naval se especializará también personal del Ejército en la proporción que sea posible en un principio.

Art. 4.º Se crea una factoría para la construcción de esta clase de material aéreo naval, la que ha de estar también en contacto con las analogas del Ministerio de la Guerra, no sólo para prestarse mutuos auxilios, sino para lograr que exista la mayor semejanza posible en aquellos órganos de los aparatos que lo permitan.

En el primer proyecto de presupuesto que se redacte, se incluirá el crédito necesario para iniciar este servicio, el que se ampliará en cuanto lo aconsejen las circunstancias, constituyendo estaciones aeronavales en las bases de Cádiz, Ferrol y Cartagena, así como en las

secundarias de las rías de Galicia y de Mahón, siendo estas últimas de menor importancia que las primeras.

Queda autorizado el ministro de Marina para dictar las disposiciones y reglamentos necesarios para el desarrollo y cumplimiento de este decreto.

Dado en San Sebastián, a quince de Septiembre de mil novecientos diez y siete. — ALFONSO.—El ministro de Marina, Manuel de Flores.

La situación en Rusia

La contrarrevolución no será inútil.

Nueva York, 20.—El *New York Times* hace notar que las noticias de Rusia son bastante vagas, y pregunta si Korniloff habrá accedido a ser arrestado después de las negociaciones con Kerenski.

El diario termina declarando que la revuelta de Korniloff no será inútil si conduce en definitiva al Gobierno de Kerenski, o a cualquier otro, a volver la espalda a los bolcheviques.

El nuevo Ministerio.

Petrogrado, 20.—Según noticias de la Prensa, logró Kerenski, tras largas deliberaciones con diversos grupos políticos y con algunos políticos aislados, formar un Gabinete de coalición, siendo Kerenski primer ministro y generalísimo; Terentchenko, ministro de Estado; Kishkim, de Gobernación; Kort shef, del Culto; Bernatzky, de las Finanzas; Konavlof, de Comercio; Maltanovich, de Justicia; Archangelsky, de Instrucción pública; Liverovsky, de Comunicaciones; Prokovich, de Alimentación; Abstentsev, de Agricultura; general Vervovski, de la Guerra; almirante Verdevski, de Marina; Buryochkien, Inspector del país; Kobelof, ministro del Trabajo; Jerefomof, de Ciudad pública, y Nikitin, de Correos y Telégrafos.

El organizador de la tentativa de Korniloff.

Londres, 20.—Los periódicos dicen que el organizador de la última tentativa de Korniloff fué Aladvin, que tomó parte en el movimiento de 1905 y fué jefe del partido laborista en la Duma, que después de firmar el manifiesto de Vivorg, huyó de Rusia.

Se organiza la democracia rusa.

Petrogrado, 20.—El día 15 decidió el Soviet convocar a una conferencia general a todos los representantes de la democracia, para constituir un Poder capaz de dirigir al país hasta la Asamblea constituyente, y mientras tanto conceder al Gobierno energético apoyo.

La conferencia convocada se celebrará en Petrogrado el día 25 de este mes.

La Argentina reconoce la democracia rusa.

Buenos Aires, 19.—El presidente de la República ha firmado un decreto reconociendo al nuevo Gobierno democrático ruso.

La cuestión de Irlanda

Nueva, 20.—Interesantes noticias sobre desórdenes en Irlanda las contienen cartas caídas recientemente en manos de los alemanes.

Desde Dublín escriben: «En Cork hubo ayer hechos de sangre. Treinta personas resultaron heridas, y un hombre fué muerto a tiros. Como es natural, eran «sin feiners».

Estos demolieron el muro de la cárcel y oficina de reclutamiento, arrancando además el pabellón inglés y arrojando en su lugar la bandera republicana.

La otra noche fueron puestos en libertad reclusos del partido irlandés, que habían sido condenados a presidio.

A su regreso se organizaron el último domingo procesiones y se encendieron hogueras en señal de júbilo.

De todas las casas tendían banderas. Es una gente terrible, y es sorprendente el número de los que se han hecho «sin feiners».

La política francesa

Comentarios de la Prensa francesa sobre la declaración ministerial.

París, 20.—Los periódicos conceden gran importancia a la declaración ministerial, que dice tiene acertadísimas fórmulas para expresar la concepción del deber común de los aliados, unidos en la misma causa.

Le *Figaro* califica la declaración de enérgica y retunda, que expresa perfectamente el sentimiento francés, al que sólo preocupa la victoria citra mediante una conducta militar y política encaminada a ese exclusivo objeto.

Le *Gaulois* dice que Painlevé puede contar con la confianza y apoyo de los franceses.

L' *Echo de Paris* califica de fórmula excelente y refleja fiel de la opinión nacional.

Todos los periódicos coinciden en la necesidad de una acción vigorosa, y abundan en la opinión de Le *Gaulois*, que escribe:

«Lo que reclamamos hoy es decisión y actos; la buena voluntad no basta, sino que es menester obrar y en firme.»

La Cámara aprueba la declaración ministerial.

París, 20.—En la Cámara de los diputados, después de las interpelaciones sobre política general, se aceptó la orden del día de confianza en el Gobierno presentada por el diputado Paul Lafont, en la que se aprueban las declaraciones del Gobierno y se confía en él para la continuación y enérgica realización de su programa de guerra.

La orden del día fué aprobada por 378 votos en pro y uno en contra.

El Comité de guerra.

París, 20.—Presidido por Poincaré se ha reunido en el Eliseo el nuevo Comité de guerra.

A la reunión asistió el general Petain.

El Emperador de Austria en Trento

Regreso a Viena.

Viena, 20.—El Emperador llegó al frente del Tiroel el 13 del corriente.

En Trento la población le tributó una calorosa ovación.

El Emperador, el cual hace un año defendía este frente, recibió numerosas comisiones de tropas, dirigiéndole al día siguiente a la llanura de Folzara, desde donde empezó la gloriosa ofensiva de primavera.

El viaje continuó luego por Ruze, Celdo, Maceze, donde el Emperador pasó revista a las tropas; después se dirigió, por Trento y Pozen, a Sarche, donde pasó revista a las tropas de la guarnición de Riva; luego a Trone, donde la población de Judicaria le tributó una bienvenida entusiasta.

El viaje del Emperador continuó luego por el valle de Rendent, hacia Madonna di Campiglio, al valle de Noca, siendo aclamado por la población y las tropas.

Después se dirigió por Lersu hacia los Ventisqueros, donde bajó del automóvil, avanzando por las posiciones de la infantería, a unos 600 pasos del enemigo.

A poca distancia del Emperador estalló, por encima del monte Sshurlezzo, una granada.

El Emperador visitó a las tropas que ocupan las posiciones en el desfiladero de Silfter, y luego los campamentos de las reservas.

El regreso se efectuó en condiciones todavía más peligrosas, no ocurriendo, sin embargo, incidente alguno.

Por la tarde llegó el Emperador a Landek, desde donde emprendió el regreso a Viena.

LAS SUBSISTENCIAS

El mercado de trigos en Aragón.

Zaragoza, 20.—En los últimos días ha estado muy animado el mercado de trigos de la región.

Los fabricantes y almacenistas han comprado grandes cantidades en la comarca de Cicco Villas; en Sos se ha cotizado el trigo a 54 pesetas el cahiz; en Sádaba, Eges, Tauste y Gullur, a 58 pesetas.

Los trigos de huerta de los pueblos de las riberas del Ebro y el Jalón se cotizan a 58 pesetas; en la comarca de Ateca, Alhama y Calatayud se cotiza a 53 pesetas.

En las fábricas de harinas se cotizan: la harina fuerte especial, a 53 pesetas los 100 kilos; la entrefuerte, a 52; la blanca, a 51; la de segunda clase, a 43; la de tercera, a 38; la cebada de huerta, a 35 pesetas el cahiz; la de monte, a 31; el maíz, a 47.

Las harinas.—Incautación de carbón.—La cosecha de vinos.

Barcelona, 20.—La Junta de Subsistencias se reunió esta tarde para examinar la cuestión de las harinas y del pan, confiándose que en breve se hallará una solución para evitar la carestía de estos artículos.

La Junta ha acordado incautarse de 1.000 toneladas de carbón para cedérselas a la Empresa Lebon, con destino a la fabricación de gas.

El carbón incautado pertenece a la fábrica Azucarera del Segre.

Según noticias recibidas de las comarcas vitícolas catalanas, la vendimia está en su apogeo.

En general, la cosecha es buena, aunque mermada en algunos puntos por los pedisecos.

El pan en Almería.

Almería, 20.—Los fabricantes de pan visitaron al gobernador civil, para anunciarle que por no autorizar al gobernador de Barcelona que embarquen sus pedidos de harina, faltará pan en plazo breve.

Seguidamente se reunió la Junta de Subsistencias.

tencias, y acordó telegrafiar al ministro de la Gobernación exponiéndole la urgencia en el aprovisionamiento, pues no hay existencias más que para una semana.

GRANDEZAS Y MISERIAS

Las figuras alemanas de Hindenburg y de Von Tiritz, representativas de la fuerza militar y naval germánicas, comienzan a desaparecer. Las figuras rusas de Kerenski y de Korniloff, que indican corrientes epeutas en la dirección suprema de la actuación militar mesocívica, se acaban de destacar con gran relieve.

Alemania y Rusia son dos grandes misterios mundiales, así en sus desenvolvimientos políticos y militares, como en sus actuaciones en la conflagración internacional. Alemania preparó con extraordinaria circunspección el conflicto europeo sobre la máxima, algo vetusta, de «A río revuelto, ganancia de pescadores». Rusia, soñando primero con el testamento de Pedro el Grande, trepó y cayó en su campaña con el Japón, y al pretender levantarse apoyada en la Entente, cooperando con los aliados, se encuentra detenida por la revolución que arranca de cuajo el trono de los Zares.

Por caminos diferentes ambas naciones son poderosas y tan inquietas, olvidando los grandes idealismos de la Humanidad, que son el Derecho y la Justicia, caminan sin rumbo hacia una finalidad a todas luces incompatible con el idealismo de las otras grandes nacionalidades que sirven con sus progresos morales y materiales a la fecunda obra de la civilización.

Son Alemania y Rusia dos naciones fuertes, poderosas, ricas; pero cabe reflexionar acerca de sus concepciones políticas, militares y comerciales. En la primera, aquel genio altamente diplomático y guerrero que encarnó en la figura gigantesca de Bismarck, pareció idealizar la hegemonía alemana sobre fundamentales bases de superioridad mental; en la segunda, el vasto desenvolvimiento de una raza compuesta de orígenes étnicos tan variados como numerosos parecía indicar que el mundo iba a cambiar de orientaciones positivas, difundiendo por doquier las suaves influencias de un despotismo ilustrado.

El Zar Nicolás era el prototipo de la supremacía zarista obediente al humanismo de redención. ¿Qué hubiera imaginado que esa personalidad de tan marcado relieve pudiera albergar sentimientos feudales y surtidos de crueldad y tiranía? Su prestigio personal ha sido tan grande y tan legítimo, que en todo el planeta no había un solo hombre que pudiera abrigar la más leve desconfianza respecto de la grandeza de alma del último Emperador de todas las Rusias.

¿Cómo ha podido suceder que una democracia con antifaz hiciera rodar al abismo esa gran personalidad de la Nación rusa? Muchos creen que la astucia británica ha fraguado esa gran conmoción interna del pueblo ruso que ha reducido a la nada al Zar Nicolás; pero esa es una de tantas preocupaciones infundadas como ha engendrado la misteriosa gestación de la trágica guerra actual.

Frente a la de Nicolás, la figura de Guillermo II parece una antítesis. El genio grandioso de Bismarck se achica en términos que toda la grandeza mental germánica se desvanece y esfuma. Aquellos grandes prestigios de la filosofía del arte, de la industria y de la política alemana se transforman, se entenebrecen, se disgregan y hacen surgir de su destrucción, como el ave Fénix de sus cenizas, la arcaica y sangüinaria figura del feroz Atila.

La Alemania de hoy no es ciertamente la de ayer, sino la de antes de ayer. El Derecho y la Justicia parecen ahogados en mares de sangre. Pero ¿y Rusia? Aquella Rusia cuya grandeza soñó Alejandro y que con el testamento de Pedro el Grande aspiraba a crear en el Este una civilización, una hegemonía nueva, ¿cómo ha podido evolucionar de un modo tan vertiginoso desde el supremo dominio del zarismo a la extrema democracia socialista?

Alemania y Rusia, polos opuestos en sus actuaciones respectivas, son en verdad dos grandes nacionalidades misteriosas. Hindenburg y von Tiritz desnaturalizan a Moltke; borran la imagen de Bismarck, y destruyen la obra de Federico el Grande y de Guillermo I; Kerenski y Korniloff rasgan el testamento de Pedro el Grande; barran el sueño de grandeza del Emperador Alejandro, anulando la dulce personalidad del último Zar Nicolás, disputan sobre los despojos imperialistas un predominio democrático, que estallará en sus manos ambiciosas como bomba de dinamita.

Frente a esas dos grandes nacionalidades que ahogan el Derecho y la Justicia en mares de sangre están Inglaterra, Francia y los Estados Unidos encauzando con su mágico poder el porvenir de la Humanidad libre, y afirmando los prestigios, las ventajas y el poder incontrastable de la Civilización moderna.

DISPOSICION IMPORTANTE

Contra los acaparadores y los contrabandistas

Se ha publicado en la Gaceta una importante Real orden relativa al acaparamiento y venta de determinadas substancias alimenticias, que dice así:

Almacenes y depósitos.

1.º El artículo 252 de las Ordenanzas de Aduanas se aplicará mientras subsistan las actuales circunstancias y en tanto no se disponga cosa en contrario a las substancias alimenticias de prohibida exportación o que en lo sucesivo se prohiban, no permitiéndose, por tanto, la existencia en almacenes o depósitos dentro de la distancia de 10 kilómetros, que dicho artículo señala, más que en poblaciones que tengan Administración de Aduanas o de cualquier otro ramo de la Hacienda pública o las pascion especial.

Siendo también aplicable dentro de igual extensión a partir de la orilla del mar en la parte de costas ya declaradas o que en lo sucesivo se declare como zonas de vigilancia o de seguridad.

Los almacenes actualmente matriculados, cuyos establecimientos no se hallen en tales condiciones, continuaran en el ejercicio de su comercio hasta la liquidación de existencias; pero no podrán recibir otros pedidos que los que tengan ya en camino a la publicación de esta Real orden, ni podrán tampoco expedir vendis a particulares que habiten dentro de la zona de seguridad.

Los vendis de toda clase de artículos prohibidos a la exportación no podrán ser expedidos por cantidad o bultos en total, sino fraccionándose, dando uno por cada embarcación, vehículo o persona que conduzca la mercancía.

No se permitirá el establecimiento de nuevos almacenes, sea cualquiera el sitio de la zona en que se pretenda establecerlo.

Las ventas de artículos.

Aquellos almacenistas que puedan continuar sus operaciones legales datarán todas las partidas con el correspondiente vendi, visado por la Aduana a falta de inspector, y podrá sólo efectuar ventas a otros almacenistas y detallistas, pudiendo hacerlo también los almacenistas de harina a los horneros y fabricantes de pan.

No obstante la prohibición anterior, los almacenistas podrán vender a particulares en cantidad de cien kilogramos en un solo envase, si se trata de harina, y de 50 kilogramos, como máximo, si se trata de otras substancias, siempre que lo soliciten previamente y por escrito el inspector.

En la solicitud firmará el vistobueno el alcalde.

2.º Los almacenistas no podrán ser al mismo tiempo detallistas.

Los que actualmente ejerzan ambos comercios estarán por uno de ellos, si están en condiciones de ejercerlo.

3.º Los detallistas datarán todas las partidas de venta en la libreta correspondiente, expresando el nombre y apellido del comprador, barrio, calle y número de la casa, si lo tuviese, así como la manifestación de si le conocen o no como vecino de la localidad.

No podrán vender cantidades superiores a 20 kilogramos de harina ó 10 de las demás substancias, y todas las partidas, por pequeñas que sean, circularán con vendi firmado por el vendedor, en el que expresará la hora de venta y los demás datos que se mencionan para los asientos del libro.

Los detallistas de población donde haya Aduana no podrán tener en sus tiendas o locales anejos a ellas cantidades superiores a 20 sacos de harina y 15 sacos de cada una de las demás substancias, y de diez y cinco sacos, respectivamente, los detallistas de población donde no exista dicha oficina.

Los inspectores o los administradores de Aduana, en su caso, determinarán la cantidad de venta máxima diaria, de acuerdo con los alcaldes y según la importancia de la localidad. En caso de discrepancia, la Dirección resolverá.

4.º Tanto las existencias todas de los almacenistas como las de los detallistas estarán en un solo local, convenientemente estibados los sacos u otros envases, con separación de especies, para el más fácil recuento.

5.º Los fabricantes de pan u horneros llevarán las cuentas a que se refieren las disposiciones vigentes, y darán parte diario a la Aduana; a falta de ésta, al jefe del Resguardo, y si tampoco lo hubiere, al alcalde de barrio, y la cantidad de harina que se propongan invertir en la elaboración y hora en que dará esta comienzo.

Para evitar el contrabando.

6.º Queda terminantemente prohibido:

a) La venta de harina y demás substancias alimenticias y la elaboración de pan en lugares o sitios que estén fuera de los puntos avanzados del Resguardo.

b) El transporte durante la noche de harinas y demás mercancías prohibidas en caballerías o personas por caminos o caminos cercanos a la frontera en menos de dos kilómetros.

c) El atraque en las márgenes españolas de los ríos fronterizos de aquellas embarcaciones, que carguen cualquier clase de mercancías, en otros sitios más que en aquéllos en donde haya

Aduana o que se hayan habilitado previamente. Esta habilitación se hará por el administrador, previo Informe verbal del jefe del Resguardo en dicho punto; si éste no estuviere conforme, expondrá por escrito las razones en que basa su oposición, y el inspector especial resolverá, dando cuenta al Centro directivo de lo acordado.

7.º Los agricultores pondrán en conocimiento del administrador de la Aduana, del jefe del Resguardo o del alcalde de barrio, y éstos en conocimiento del inspector de la zona, las cantidades de artículos prohibidos que pesen procedentes de su recolección, y darán cuenta en todo momento de las operaciones que traten de hacer con aquéllos.

La infracción de este precepto se penará con la multa de 100 pesetas, sin perjuicio de las demás responsabilidades en que pueda incurrir.

Penalidades.

8.º A los depósitos o almacenes que se encuentren en puntos no autorizados de la zona se les aplicará la penalidad que determina el artículo 321 para los géneros extranjeros o coloniales, o sea de 1.000 a 2.000 pesetas, sin perjuicio de las demás penas que proceda imponer si las mercancías resultan sin los requisitos legales.

9.º Los fabricantes de harinas y los de pan quedarán sometidos a las penalidades que determina el art. 322 de las Ordenanzas, sin perjuicio de las demás que procedan.

10. Los harineros, los almacenistas, los detallistas y los fabricantes de pan que demorasen la apertura de las puertas de sus fábricas y almacenes cuando lo reclamen los inspectores o jefes y clases del Resguardo autorizados para la visita incurrirán en la multa de 200 pesetas, por la primera vez, los fabricantes de harina; de 100 pesetas los almacenistas, y de 50 los detallistas y horneros. Estas multas se duplicarán a cada nueva reincidencia, con respecto a la última impuesta, sin que en ningún caso puedan exceder de 1.000 pesetas.

11. Los fabricantes y almacenistas que no exhiban inmediatamente los libros y los talarinos del vendi al ser requeridos para ello por los autorizados para hacerlo incurrirán en la multa de 50 pesetas, que irá duplicándose en la forma y condiciones que se señalan en el artículo precedente.

12. Las Compañías de ferrocarriles, Empresas de transportes o porteadores que no faciliten la acción inspectora, incurrirán en falta reglamentaria, que no bajará de 100 pesetas ni podrá exceder de 1.000.

13. Los que trasladen sus fábricas, almacenes o tiendas sin conocimiento de la Administración, incurrirán en una multa de 100 pesetas los fabricantes y almacenistas, y de 50 pesetas los detallistas.

14. Los que no tengan estibados los sacos en forma de fácil recuento, incurrirán en falta reglamentaria de 100, 50 ó 25 pesetas, según se trate de fabricantes de harinas, de almacenistas o de detallistas y fabricantes de pan. Estas multas también se duplicarán sucesivamente en casos de reincidencia.

15. La manifestación probadamente falsa del vendador respecto a los datos del comprador será castigada, si es almacenista o fabricante, con 200 pesetas, y si detallista, con 50.

16. Los que transporten de noche en caballería o persona los géneros de prohibida exportación a una distancia menos de dos kilómetros de la frontera o costa, aunque sea por caminos ordinarios, incurrirán en la multa de 100 pesetas.

17. Y por cualquier otro acto de los que esta Real orden prohíbe y los no penados expresamente, se incurrirá en la multa de 25 a 100.

Pago de multas.

18. Las multas correspondientes a los artículos 321 y 322 de las Ordenanzas se ingresarán íntegras en favor de la Hacienda.

De las demás multas no comprendidas en esos artículos, corresponderá una tercera parte a los inspectores y fuerza que propusieron su aplicación.

Las multas se ingresarán en la Aduana más próxima en la forma establecida. Contra su imposición se recurrirá en la forma reglamentaria.

Las mercancías que dieran lugar a la imposición de las penalidades establecidas quedarán en poder de la Aduana como garantía de su exacción y mientras no se ventilen las incidencias a que dieran lugar.

Queda subsistente lo dispuesto con anterioridad en cuanto no se oponga a lo establecido en esta Real orden. La Dirección general de Aduanas dará las instrucciones convenientes para la mejor aplicación y cumplimiento de la misma.

Compañía Trasatlántica

El vapor «C. López y López» realizará una expedición extraordinaria a Nueva York, saliendo de Barcelona el día 20 del corriente mes, de Valencia el 21, de Almería (eventualmente) el 23, de Málaga el 24 y de Cádiz el 26, directo para Nueva York, admitiendo carga para este último puerto.

EN EL CONTINENTE
La guerra europea

Las operaciones en Francia

Actividad de la artillería. -Violentos ataques fracasados. -Aviones derribados.

Berlín, 20.—Cuerpo de ejército del príncipe heredero Ruprecht.—En Flandes creció la actividad de la artillería entre el bosque de Houthouster y el Lys, durante todo el día. El fuego destructor de las baterías enemigas, al cual correspondió el nuestro con gran eficacia, gravitó de nuevo en intensas olas de fuego sobre nuestra zona de contención.

Al anochecer y hoy por la mañana el enemigo pasó en varias ocasiones a emplear el fuego granado, sin que siguieran ataques de infantería.

Reinó gran actividad entre los combatientes cerca de Lens y de San Quintín.

Cuerpo de ejército del príncipe heredero alemán.—Las artillerías lucharon, a ratos con gran intensidad, al Noroeste de Soissons, a orillas del canal de Aisne-Marna y al Oeste de la llanura de Suippes.

En la orilla oriental del Mosa, y después de una corta e intensa preparación de fuego, los franceses lanzaron un ataque al Oeste de la carretera de Beaumont Bacheraville, en una anchura de tres kilómetros.

Las primeras olas de fuego enemigas, que pronto tuvieron que ceder bajo nuestro fuego de contención, fueron empujadas a nuevos ataques por las reservas muy nutridas que les siguieron. También se malograron en el fuego y en lucha cuerpo a cuerpo dichos fuertes ataques.

Nuestra artillería encontró objetivos especialmente remunerativos en las olas enemigas que iban retirándose. El día costó a los franceses de nuevo intensas bajas, sin haberles proporcionado la más mínima ventaja.

Ayer derribamos 16 aparatos aviados enemigos. El sargento Thon derribó tres, y el teniente Thuy dos aparatos enemigos.

Ataque alemán fracasado.

París, 20.—Los alemanes atacaron esta mañana en el saliente de nuestras líneas el Oeste de la granja de Froldement. Después de corto y violento combate rechazamos al enemigo del saliente de una trinchera en que había penetrado.

Por nuestra parte, hemos realizado un golpe de mano en la región de Four de París. Causamos pérdidas al enemigo y capturamos material.

Las operaciones en Rusia

Fuertes ataques rumanos.

Berlín, 20.—Fuertes ataques rumanos iban dirigidos contra nuestras posiciones de altura al sur del valle de Ojtoz. El enemigo, que logró en un principio entrar al Sur de Grozesci, fue derrotado por violentos contraataques y perdió numerosos prisioneros, además de las sangrientas bajas que le fueron infligidas.

Cerca de Varaita y de Mulcelul tropas rumanas repitieron sus ataques, a raíz de los cuales se llevaron de nuevo una derrota.

En los Balcanes

Actividad de la artillería. -Combates de avanzadas.

Berlín, 20.—Frente macedónico.—La actividad de la artillería aumentó en la cuenca de Monastir y en los desfiladeros entre los lagos de Prespa y de Ochrida.

Al Este del lago Doiran tuvieron lugar combates entre puestos avanzados, a raíz de los cuales los búlgaros obligaron a huir a fracciones inglesas, compuestas de tropas heterogéneas.

La ofensiva italiana

Una incursión de los italianos.—Ataques austríacos rechazados.

Cotrone, 20.—Durante la jornada del día de ayer han mantenido vivamente al adversario en alarma nuestros pequeños grupos de reconocimiento y las concentraciones de nuestros fuegos en varios puntos del frente del Trentino, infligiéndoles pérdidas y causando daños en sus obras de defensa.

En dirección a Carzano (valle de Sugana) ha logrado uno de nuestros destacamentos adelantar más allá de las líneas enemigas del torrente Maso, haciendo en este lugar unos 200 prisioneros.

En la meseta de Bainsizza fueron rechazados energicamente los ataques locales del enemigo.

El día 16 del corriente hizo explotar el enemigo una gran mina frente a nuestras posiciones de Cengia Martini (Piccolo Lagazmo); la vigilancia y la prontitud de los defensores frustraron los planes del enemigo, que resultaron por completo ineficaces.

Ataques aéreos

Ciudades alemanas bombardeadas.

Berlín, 20.—Nuestros adversarios realizaron el día 16 varias incursiones aéreas contra el Sur de Alemania, siendo atacadas con bombas las ciudades de Stuttgart, Tübingen, Freudenstadt, Oberndorf, Saarbrücken y Colman. Cerca de Stuttgart resultó un soldado leve-

mente herido; en Freudenstadt y Colman se produjeron destrozos en edificios; los restantes ataques no causaron ni pérdidas en muertos y heridos ni daños materiales. Tres aviones enemigos fueron derribados.

América y Alemania

Motivo de la ruptura de Costa Rica con Alemania.

Londres, 20.—El Gobierno de Costa Rica explica en un mensaje las causas de la ruptura de relaciones con Alemania. La principal de ellas es el haberse descubierto que los alemanes residentes en la República fraguaban un complot contra el Gobierno. Esto dio motivo a las detenciones e internamientos anunciados.

También dice el mensaje que Costa Rica ha puesto a disposición de los Estados Unidos, desde el mes de Abril anterior, sus puertos y aguas territoriales.

Adhesión a la Argentina.

Montevideo, 20.—La Cámara ha votado por unanimidad un mensaje dirigido a la Cámara argentina, en el que se expresa su solidaridad con la actitud del pueblo y del Gobierno argentino con respecto de Alemania.

HORRORES DE LA GUERRA

El estado del Ejército rumano

El libro de memorias de un oficial del 8.º regimiento rumano, de la 5.ª división, da interesantes noticias acerca del estado de salud en el Ejército rumano.

Dicho oficial hace las siguientes anotaciones:

Día 2 de Enero: «Muy lección. Los soldados no están bien vestidos ni calzados; temblan de frío. Hay muchos enfermos. Durante la instrucción estamos con los pies, calzados de sandalias, metidos en cieno y agua. Hay una gran miseria. La mayor plaga son los piojos.»

El 30 de Enero dice: «El trabajo de la construcción de chezas hubo de suspenderse. Todos los soldados han caído enfermos de gripe; ya no hay servicio. Se teme aparezca el tifus.»

El 28 de Febrero: «Noticias de Jassy aseguran que allí causa estragos el tifus exantemático. El regimiento número 19, Caracal, está diezmo por esta enfermedad. Hasta el 1.º de Marzo ha tenido 800 muertos, y mi regimiento, 270.»

EL BLOQUEO

LA GUERRA EN EL MAR

Los submarinos alemanes hundidos.

Copenhague, 20.—En el mar del Norte, cerca de las islas de Shetland, un buque norteamericano ha hundido a un submarino alemán que torpedeaba a un velero neutral. Otro submarino que acudió en auxilio del primero fue, a su vez, hundido por un destructor inglés, que hizo también prisioneros a los tripulantes de ambos submarinos.

Hallazgo de minas.

La Haya, 20.—En el mes de Agosto ha arrojado el mar a la costa holandesa 25 minas, de ellas 22 inglesas, una alemana y dos de procedencia desconocida.

Con ello el número de minas encontradas desde el principio de la guerra en la costa de los Países Bajos asciende a 2.219, de ellas 1.534 inglesas, 65 francesas, 272 alemanas y 348 de procedencia desconocida.

Conferencia acerca del bloqueo.

Londres, 20.—Se han celebrado conferencias en el ministerio de Asuntos Exteriores entre lord Cecil y el subsecretario francés M. Meunier, encargado en Francia del bloqueo. Tenía por objeto estas conferencias una estrechísima cooperación con la política americana del bloqueo, y, sin modificar las condiciones económicas de los países neutrales, hacer más eficaz la presión que el bloqueo ejerce sobre el enemigo.

El tráfico en los puertos británicos

Londres, 20.—El Almirantazgo da la lista de los barcos hundidos por los submarinos en la semana que termina el 16 del corriente, así como el movimiento de entradas y salidas de vapores. Vapores mercantes de todas nacionalidades y de más de 100 toneladas de peso neto que han llegado a puertos del Reino Unido, sin contar los buques pesqueros locales, 2.695. Barcos zarpados de dichos puertos, 2.737. Barcos mercantes británicos hundidos por minas o submarinos, de 1.600 ó más, peso bruto, ocho, y de menos de 1.600, 20, incluyendo nueve hundidos durante la semana que terminó el 9 del corriente.

Los barcos echados a pique.

Londres, 20.—Según la Nota del ministro de Negocios Extranjeros de Noruega, ha sido hundido en el canal de la Mancha por un sub-

marino alemán el vapor «Fache», de 3.372 toneladas, pereciendo dos hombres, y poco después hundió al buque, también noruego, «Thomas Kragg», de 3.559 toneladas, pereciendo 13 hombres.

Más barcos hundidos.

Berlín, 20.—En la zona prohibida, alrededor de Inglaterra, han sido hundidos por los submarinos alemanes 19.000 toneladas de registro bruto, entre ellas, dos grandes vapores armados ingleses, uno de ellos, al parecer, un crucero auxiliar o transporte.

MISCELANEA TELEGRAFICA

Funerales por las víctimas de un naufragio.

Bilbao, 19.—Se han celebrado solemnes funerales en sufragio del alma del capitán y 25 marineros del vapor «Marqués de Mudela», que perecieron ahogados en el naufragio de dicho buque, ocurrido el 31 del pasado en las costas de Francia.

Conflicto resuelto.

Santander, 20.—Ha fondeado el vapor noruego «Santiago», conduciendo 740 barriles de raba, quedando así resuelto el conflicto de la pesca de la sardina.

Este cargamento, que antes valía 25.000 pesetas, ha costado esta vez 225.000 pesetas.

Prácticas militares.

Jerez, 20.—Ha llegado, procedente de Sevilla, el primer regimiento montado de Artillería, para tomar parte en las prácticas militares que mañana comenzarán.

Los exportadores de vinos obscuraron a las tropas.

El cañonero «Laya».—La emigración.

Las Palmas, 20.—El cañonero «Laya», de estación en Tenerife, ha llegado a este puerto para pintar y limpiar el casco, habiendo entrado hoy en varadero. Terminadas las reparaciones saldrá para Bilbao y le instalarán la telegrafía sin hilos.

A consecuencia de continuar la subida de los precios de las substancias va en aumento la miseria en el país y han embarcado para Cuba en el vapor «Antonio López» centenares de emigrantes, entre los que figuran varios labradores que se han arruinado por la falta de exportación de fruta, sobre todo de plátanos.

Para Bilbao zarpó la barca «Asunción» con cargamento de semilla de coco para fabricación de jabón.

La reorganización del Estado Mayor.

París, 20.—La reorganización del Gran Estado Mayor portugués ha quedado terminada, y el nuevo Alto Mando ha entrado ya en funciones.

Cuadrilla de bandoleros.

Cádiz, 20.—En término de Puerto Real fue asaltado por una cuadrilla de ladrones D. Manuel Jiménez Aldá.

Los ladrones le maniataron, le amercasaron y le taparon los ojos, robándole una cartera, conteniendo importante suma.

Visita de inspección.

Tetuán, 20.—El Sr. Santamaría, coronel del regimiento de Tetuán, ha girado una visita de inspección a la guarnición de Ojos Negros, donde hay completa tranquilidad.

NOTAS POLITICAS

LO QUE DICE EL PRESIDENTE

Brevemente nos ha dado hoy el Sr. Dato la información del día.

Hablóse de la crisis política. El presidente se lamentaba de la pertinacia con que se habla de aquélla, y se anuncia como segura para dentro de cuarenta y ocho horas.

Aunque no son nuevos estos rumores—decía el Sr. Dato—, porque se han propalado siempre que yo me he encargado del Poder.

Todo ello es inexacto, y sin otro objeto, sin duda—añadió el presidente—, que hacer cuadir y sostener la alarma. El Gobierno se cree asistido con la confianza de la Corona y de la opinión, y mientras cuenta con ellas, no dejará de cumplir sus deberes aceptados en momentos verdaderamente difíciles para el país.

Repliqué que las elecciones generales se efectuarán en la fecha que ya indicé ayer, y en el Parlamento se discutirá todo cuanto deba discutirse y se depurarán responsabilidades.

El Sr. Dato recibió la visita de varios diputados, que, sin duda, irían a verle para hablar de las futuras actas parlamentarias.

En Gobernación.

El Sr. Sánchez Guerra ha conferenciado esta mañana extensamente con el director general de Correos.

No tenía el ministro ninguna noticia que comunicar a la Prensa.

Mochoero, el más práctico para camp y automóvil, se vende en el kiosco de la calle de Alcalá (frente al núm. 284)

El transporte de carbón

Manifestaciones del ministro de Fomento. Anoche celebraron una importante reunión en el Ministerio de Fomento con el señor vizconde de Eza, los directores generales de Obras públicas y de Comercio, los ingenieros jefes de las divisiones de ferrocarriles y los representantes de los navieros.

Al terminar esta reunión, el señor vizconde de Eza hizo a los periodistas las siguientes manifestaciones:

«Aunque hubiera preferido reservar las deliberaciones de estas Juntas hasta ultimar el acoplamiento de datos, y aún más, haber resultado en lo que sobre el problema de abastecimiento de carbón sin ninguna publicidad, pues los deberes de Gobierno deben reducirse a solventar inconvenientes, resolver problemas en el momento preciso, sin darles otro alcance que el cumplimiento del deber, yo, en la ocasión presente, no tengo más remedio que corresponder a la atención de ustedes, que representan los intereses sacratísimos del país, dándoles, en síntesis aunque sólo sea, la idea de lo que aquí nos reune, y que no es otra que organizar un sistema de transportes mixtos.

Esto, que aplicaremos con toda urgencia al abastecimiento de carbón, quedará ya como norma para otras necesidades de tráfico que puedan sobrevenir, pues las condiciones a que se ajusten los transportes ahora empleados servirán lo mismo, si se precisa, para resolver otras grandes necesidades de la producción nacional, llevando a los mercados los artículos en condiciones suficientes para que con precios remuneradores para el productor queden en condiciones de abaratamiento para el consumidor.

—Ya sabemos—interrumpió un repórter—que esto constituye uno de los ejes principales de su proyecto de Policía de abastos, que con tanto anhelo espera la opinión.

—De esto ya hablaremos—repuso el ministro—Por ahora me limitaré a lo tratado en la Junta, y les diré que nuestro plan consiste en intensificar el tráfico de cabotaje, llegando a sacar de los puertos de Asturias de diez a once mil toneladas diarias de carbón, que llevaremos a los principales centros consumidores.

Esto lo efectuaremos por cabotaje, independientemente de la vía terrestre, que seguirá transportando tanto cuanto pueda.

Con esta cantidad, transportada a diario, habremos surtido todas las fábricas de alumbrado público, las necesidades de nuestra flota, los ferrocarriles, la Azucarera y todo aquello que podemos concepcionar como de servicio público, y a lo que destino ocho mil toneladas diarias, y como también es necesario atender a las pequeñas industrias y a los particulares, para éstos reservo otras dos mil toneladas al día.

Si consigo mi proyecto con la ayuda de todos en el plazo verdaderamente pequeño de diez días, nos encontraremos surtidas todas las industrias indicadas, y además contaremos con «stocks» suficientes para arrostrar las dificultades que se presenten en el venidero.

Estos «stocks» es necesario lleguen a ser suficientes para correr cualquier aventura en el plazo de un mes, tiempo suficiente para incluirse apear al término extremo de la importación.

Téngase en cuenta, además, que en el plazo máximo de doce días volveremos a tener nuevas minas en plena producción y con ella la normalidad tan deseada por todos.

—¿Y de la compra de carbones a Inglaterra y Estados Unidos?

—Todo está en las obligaciones del Gobierno, que todo lo tiene previsto. De esto ya hablaremos en su tiempo oportuno.

El señor vizconde de Eza terminó su conversación con los periodistas anunciando que las reuniones de esta Junta continuarán en días sucesivos.

La vida municipal

Una moción de los republicanos.

La minoría republicana ha presentado al Ayuntamiento la siguiente proposición:

«La minoría republicana tiene el honor de presentar al Ayuntamiento la siguiente proposición, como una de las soluciones al problema de las subsistencias.

Abarca des aspectos dicho problema: uno, municipal; otro, nacional. En el primer aspecto, en el municipal, ya la minoría pre enté en varias ocasiones Memorias y estados muy de tenidos, en que, tratando de la política de abastos en los mercados y mataderos municipales, proponíamos:

- A) Bolsas de contratación en los Mostenses y Cebada.
B) Depósitos comerciales municipales.
C) Supresión de los intermediarios.
D) Baratura de los transportes en el término municipal, mediante las plataformas de travías, automóviles, etc.

En el otro aspecto, en el nacional, pedimos: Que el Ayuntamiento de Madrid se dirija con urgencia y solicite la cooperación de cuantos Municipios españoles deseen sumarse a la petición que, todos unidos y como representantes del pueblo español, han de elevar al Gobierno para que a la mayor brevedad acuerde lo siguiente:

1.º Incautación de las grandes cantidades de trigo, arroz y demás productos alimenticios que unos cuantos logreros y acaparadores tienen guardados para exportarlos en momento oportuno.

2.º Socialización por el Estado de las minas, los ferrocarriles y la parte de la flota marítima que se necesite para que España no sufra el hambre.

3.º Con estos medios en poder del Gobierno (nada de Juntas de transportes terrestres y marítimos, que están formadas por los propietarios de ferrocarriles, barcos, etc.), que se establezcan trenes ganaderos, de pescado, carbones, etc.; y

4.º Que en lo que a la propiedad de la tierra se refiere, se ponga coto a los abusos de los terratenientes y propietarios rurales, que tanto han elevado las rentas de sus dehesas, prados, etc.»

Esta moción la firman todos los concejales republicanos.

El crédito agrícola

En la Presidencia del Consejo han facilitado el siguiente extracto del decreto relativo al crédito agrícola aprobado por el Gobierno:

«Usando de la autorización concedida al Gobierno por la ley de 2 de Marzo último, se establece el crédito mobiliario agrícola sobre la prenda sin desplazamiento, así como el considerar, al efecto pignoraticio, los aperos y máquinas agrícolas de una fiaca determinada como bienes muebles.

Se ha atendido también al afianzamiento de los intereses del capital empleado, resolviendo el Gobierno revistan los contratos la forma

más solemne y eficaz en derecho, evitando el encarecimiento de los gastos al préstamo y procurando la mayor fluidez en las operaciones de crédito. Se establece los procedimientos más rápidos y sencillos en caso de intervención de los Tribunales, con responsabilidad penal para el deudor, caso de no entregar la prenda.

La concesión de los préstamos se ha subordinado al carácter que revistan las necesidades cuyo remedio procura, razón por la cual se fija el plazo en diez y ocho meses. El crédito agrícola adquirirá, sin duda, desenvolvimientos provechosos; pero esto no basta si ha de resolverse íntegramente el problema, puesto que del crédito agrícola, aparte su aspecto territorial y el aludido antes, tiene el que puede fundamentarse en el préstamo ya recogido y almacenado.

A ello responde la organización expedita del «warrant» o resguardo de mercaderías, susceptible de gravamen y endoso, y, basándose en lo que la experiencia aconseja, se ha creído conveniente extender con toda amplitud la autorización para emitir los resguardos a fin de procurar que apenas haya localidad donde no pueda realizarse.

La facilidad de los endosos, tanto respecto de los contratos de prenda agrícola como de los resguardos de depósito o garantía, darán la pre-tendida fluidez al crédito, que se aspira a aclimatar en nuestro país.

Si así se logra, como es de esperar, no cabe dudar que tanto el presente decreto, que comprende tres artículos y tres disposiciones adicionales, como el antes aludido del ministerio de Fomento, remediará las necesidades de los intereses agrícolas.»

DE TEATROS

COMEDIA

«Nieves de la Sierra.»

A pesar del mucho calor que había en la sala porque la noche era de verano legítimo y el teatro estaba lleno a rebosar, las Nieves de la Sierra, de García Alvarez y Antonio Paso, tuvieron tal virtud, que nos dejaron helados. Esto quiere decir, traducido literalmente, que la obra estrenada anoche en el teatro de la Comedia no fué del agrado del público, el cual demostró su disconformidad con los autores al final de los actos segundo y tercero, de un modo ostensible y ruidoso.

Y no puedo menos de alabar en esta ocasión el gusto de los espectadores, porque realmente en el género de astracán y en todos los géneros Nieves de la Sierra es de las comedias más malas que he visto en los días de mi vida de crítico teatral.

Da lástima pensar que un teatro donde la comedia cómica y la alta comedia tendrían tan apropiado asiento, se dedique de algún tiempo a esta parte a un género teatral que desde con el aspecto elegante de la sala y la clase de público distinguido y selecto que acede a sus espectáculos.

Pero, en fin, allá la Empresa con su manera de pensar; nosotros lo único que podemos hacer es lamentar el caso y aconsejar que cese lo antes posible ese género que no se compagina bien ni con los cómicos, a quienes les perjudica en grado sumo, amañerándose, ni con el abolengo ilustre que tiene el teatro de la Comedia en el arte escénico español, ni con el ambiente señorial y aristocrático que se respira en aquel patio de butacas.

De la interpretación que hemos de decir? Bonafé sigue siendo tan excelente comediante como siempre, y Zorrilla cada día nos produce mayor sorpresa en su modo de caracterizarse; pero ni uno ni otro deben abusar del género, porque acabarán por adocenarse. También sobresalieron Carmen Jiménez y la señorita Andrés, que sigue siendo graciosísima, y estu-

vieron acertados en sus respectivos papeles González, Espantado y Asqueriao. Y aquí paz, y después gloria.

Maquívolo.

Bolsa de Madrid

Table with columns: VALORES PÚBLICOS, Día 18, Día 19. Rows include 4 por 100 perpetuo interior, 4 por 100 amortizable, 5 por 100 amortizable, Ayuntamiento de Madrid, Bancos y Sociedades, Cambios sobre el extranjero.

INFORMACION DE GUERRA

Se concede el empleo inmediato al oficial tercero de Intendencia D. Juan Garnica.

Matrimonio. Se concede real licencia para contraer matrimonio al capitán de Artillería D. José Alvarez Guerra. Residencia. Se autoriza al teniente general de la sección de reserva D. Francisco Pérez Clemente para que fije su residencia en Mataró. Gratificación. Se concede la gratificación de industria militar al capitán D. José Fernández Checa, con destino en el servicio de Aeronáutica.

Espectáculos para mañana

COMEDIA.—A las diez, Nieves de la Sierra. APOLO.—A las seis y media, Maruxa. A las diez y cuarto, El Tesoro. PRICE.—A las diez y media, También la corregidora es guapa. A las seis y media, La Tirana y La verbenada de la Paloma. COMICO.—A las diez y cuarto, Ministerio de Estrellas y La venganza de la Petra o Donde las dan las toman. NOVEDADES.—A las seis, La gente sería. A las siete y cuarto, La chicharra. A las nueve y cuarto, La trapería. A las diez y cuarto, Gigantes y cabaludos. A las once y tres cuartos, El corte de genio. MARTIN.—A las seis, La alegría de la huerta. A las siete y cuarto, El puñao de rosas. A las nueve y cuarto, Música, luz y alegría. A las diez y media, La castilla de Adán. A las once y tres cuartos, La cara del ministro. GRAN TEATRO.—Palacio del cinematógrafo, de 6 a 11 grandes éxitos. PROYECCIONES.—Sección continua de cinematógrafo (grandes éxitos). PARQUE IBERIA.—(Ronda de Atocha, 23) Cinematógrafo, bailes, y conciertos por una notable banda, todas las noches desde las nueve y media. ROYALTY Y PRINCIPE ALFONSO.—Tarde y noche.—Butaca, 0,30, temperatura agradableísima. ZARZUELA.—Secciones de cinematógrafo a las 4 y 3/4 (sencillo), a las 6 1/2 y a las 10 (especiales). ROMA.—A las siete y cuarto y diez y media, dos variadas secciones de cinema y variedades. CINE IDEAL.—Todos los días estrenas de intercomates policenas. Desde las cuatro y media. FRONTON MADRID.—Todos los días tarde y noche grandes partidos de pelota a raqueta entre agraciadas señoras.

IMP. DE MARTINEZ DE VILASO. PISARRO, 15

FOLLETIN NUM. 24.

El hijo de la parroquia

FOR

CARLOS DICKENS

(CONTINUACIÓN)

... a las cuales había protegido, estoy, sin embargo, dispuesto a ererte y me interesaré por ti más de lo que piensas. Las personas a quienes más he querido han muerto ya. Aunque se hayan llevado tras de ellas los encantos y la felicidad de mi vida, no he convertido por esto mi corazón en un ataúd, no le he cerrado todavía, para que no tengan cabida en él las más puras y dulces emociones. Una aflicción verdadera nos hace más accesibles a la dicha, y es natural que así suceda, pues de lo contrario el dolor nos mataría.

El anciano, después de haber pronunciado estas palabras a media voz como si hablara consigo mis-

mo, guardó silencio algunos instantes, mientras que Oliverio sentado en una silla casi no se atrevía a respirar para no interrumpir a su bienhechor.

—Si yo te hablo así—continuó al fin el señor Brunlow con tono más agradable—, es porque tu corazón es joven; y sabiendo que yo he experimentado grandes disgustos, evitarás sin duda cuidadosamente darme ningún otro. Dices que eres huérfano, sin un solo amigo en el mundo; y les informes que yo he podido tomar confirmación tus palabras. Cuéntame, pues, tu historia. Dime de dónde has venido, quien te acompañó y de qué modo conociste a los jóvenes con quienes hablabas. Dime en todo la verdad, y puedes estar seguro de que mientras yo viva no te faltará un amigo.

Durante algunos minutos los sollozos impidieron a Oliverio hablar; y cuando iba a decir que había sido educado en la sucursal del Asilo de mendicidad y conducido luego a dicho establecimiento por el señor Bumble, dos golpes dados con mano impaciente resonaron en la puerta de la calle y entró un criado anunciando al señor Grinwig.

—¿Sube ya?—preguntó el señor Brunlow.

—Sí, señor—contestó el criado—. Ha preguntado si había «muffins» (1) en la casa, y como le he contestado que sí, ha dicho que venía a tomar el te.

(1) Bizcochos especiales para tomar el te.

Sonrióse Brunlow, y volviéndose a Oliverio le dijo que el señor Grinwig era uno de sus amigos y que no debía hacer caso de sus maneras un poco bruscas, porque en el fondo era un buen hombre.

—¿Quiere usted que salga, señor?—preguntó Oliverio.

—No—contestó el señor Brunlow—, prefiero que te quedes aquí.

Entró un anciano de gran corpulencia apoyado en un grueso bastón de caña. Vestía levita azul, chaleco rayado, pantalones y polainas de color mahón y un sombrero de anchas alas. De su chaleco sobresalía una pechera rizada y una larga cadena de acero, de cuyo extremo pendía una llave. Las dos puntas de su corbata blanca estaban unidas por un nudo del tamaño de una naranja. Al hablar volvía bruscamente la cabeza de lado, y mirando de la misma manera parecía imitar la postura de un lero. En esta actitud entró en la sala, con un pedacito de cáscara de naranja en la punta de los dedos, exclamando con tono de mal humor:

—Es cosa extraña y prodigiosa que yo no pueda entrar aquí sin encontrar en la escalera uno de estos pedacitos de naranja que hacen la fortuna de los cirujanos. Una cáscara de naranja me dejó cojo y otra me causará la muerte. ¡Sí, señor, una cáscara de naranja causará mi muerte! ¡Apostaría la cabeza!

Esta era la frase favorita del señor Grinwig para dar más expresión a lo que decía.

—Sí, señor, apostaría la cabeza—repitió el señor Grinwig golpeando el suelo con su bastón—. ¡Hola! ¿quién es éste?—añadió observado a Oliverio y retrocediendo dos pasos.

—Es el joven Oliverio Twist, de quien le hablé a usted—dijo el señor Brunlow.

Oliverio saludó respetuosamente.

—¿Este es el muchacho que ha tenido la fiebre?—dijo el señor Grinwig apartándose más—. ¡Espere usted!—añadió bruscamente, olvidando sin duda con la alegría de su descubrimiento el temor de contagiarse—. Apuesto a que este muchacho es el que ha pelado una naranja y ha tirado la cáscara a la escalera. Apostaría la cabeza, y hasta las orejas.

—No, no es él—contestó el señor Brunlow sonriendo—. No ha tenido ninguna naranja. Vamos, deje usted el sombrero y hablemos.

—Esto me da mucho que pensar—dijo el irascible anciano quitándose los guantes—; todos los días hay más o menos cáscaras de naranja en el piso de nuestra calle, y tengo la certeza de que quien las echa es el hijo del cirujano de la esquina. Por más señas, ayer noche una de estas cáscaras hizo resbalar a una joven que chocó contra la verja

(Continuará.)

Servicios de la Compañía Trasatlántica

LINEA DE BUENOS AIRES

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

LINEA DE NEW-YORK, CUBA, MEXICO

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

LINEA DE CUBA-MEXICO

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

LINEA DE VENEZUELA-COLOMBIA

Servicio mensual saliendo de Barcelona el 10, el 11 de Valencia, el 13 de Málaga y de Cádiz el 15 de cada mes, para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón, 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, Singapur 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, (Es

calas 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.

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 Trajesa, 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 Ortegá, 1.453; Cabo Creus, 1.421; Cabo Frier, 1.026; Cabo Silleiro, 1.026; Itálica, 1.079; 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.

Vickers, sons and Maxim Limited

Oficinas 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 construction and Armaments Co. Ltd. at Arrow-in-Furnes); fábrica de aceros, cañones y blindajes de Sheffield (River Bon Works); 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 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 Paulo», 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; «Kator», 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 uscher» crucero tipo de «Scout» clase de 2.900 toneladas y 17.000 caballos; «Dominion», buque de combate de 16.350 toneladas y 18.000 caballos; «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; «Niobe», 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.

Carreras Militares

ABIERTA MATRÍCULA EN LA ANTIGUA

Academia Sánchez Pacheco

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

INTERNADO

ARENAL, 24

Arquitectos.—Academia Moreno

Jacometrezo, número 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.

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 obtuvieron nuestros alumnos:

| PREMIOS | Excepcionales | Notables | Aprobados | Suspensos | TOTAL |
|---------|---------------|----------|-----------|-----------|-------|
| 38 | 168 | 84 | 34 | 1 | 287 |

Pídanse BOLETIN con detalles y visítase el Colegio para cerciorarse de sus condiciones higiénicas y material de enseñanza.

ALUMNOS MEDIO-PENSIONISTAS Y EXTERNOS

LLOYD DE ESPAÑA

Sociedad anónima de seguros marítimos, de transportes y de valores.

Capital social: Pts. 1.000,000



Domicilio social: Prim, 5, Madrid

Director-Gerente:

D. Alberto Marsden.

Esta Sociedad establece cuentas en participación con todas las personas y entidades que lo soliciten, y en la cuantía que cada una fije de su patrimonio. Con este nuevo sistema de operar ofrece entre otras muchas ventajas, las siguientes:
A LOS ASEGURADOS.—Facilidad para contratar los negocios de seguro marítimo y de transporte en general, por importante que sea la cuantía de la operación.
Seguridad y rapidez en las liquidaciones de siniestros y averías.
A LOS SUSCRIPTORES.—Participación directa en cada negocio aceptado por la Sociedad y en la proporción que fije el interesado.—Liquidación mensual de los beneficios, que correspondan a cada participante, por los negocios realizados.
 Facultad para inspeccionar en todo momento la Administración de la Sociedad.
 Todo sin desembolso de capital alguno, y con el máximo de garantía y seguridad que permiten estas operaciones.
 Pídanse solicitudes y detalles en las oficinas, Prim, 5, Madrid.

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



EL ATLAS

Compañía Anónima Española de Seguros marítimos, de transportes y de valores.

Domicilio social: Prim, 5, Madrid.
 Director-Gerente: D. Alberto Marsden.

Esta Compañía tiene constituido en la Caja general de Depósitos, para garantía de sus asegurados en España, en valores del Estado español, EL DEPOSITO MAXIMO QUE AUTORIZA LA LEY

Delegados y Agentes en todas las poblaciones importantes.

VAPORES CORREOS TRASATLANTICOS

Pinillos, Izquierdo y C.ª 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 Lespes, Cetuán, 14.

PARA INFORMES: Sus consignatarios.—En Barcelona, Sr. Don Romulo Bosch y Alsina.—En Valencia, Sres. Requena é Hijos.—En Málaga, Sra. Viuda de P. López Ortiz.—En Cádiz, Gerente de la Compañía, San Agustín, 5.

SERVICIO QUINCENAL

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

Este servicio lo practican los vapores correos

| | |
|-----------------------|---------------------|
| «MIGUEL M. PINILLOS». | de 4.500 toneladas. |
| «CONDE WIFREDO». | de 5.000 id. |
| «MARTIN SAENZ». | de 5.500 id. |
| «PIO IX». | de 6.000 id. |
| «CATALINA». | de 8.000 id. |
| «BALMES». | de 6.500 id. |



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

