

DIARIO DE LA MARINA

PERIÓDICO INDEPENDIENTE

Año XLIX

Redacción y Administración: Polígono, 3, centro, decha.-Tel. 2.931.

Madrid, Sábado 22 de Septiembre de 1917.

DOS EDICIONES DIARIAS

NÚMERO 14.942.

El dominio internacional

Más que por la superioridad de las armas, el dominio internacional se alcanza y obtiene por la intensidad del comercio marítimo, y eso explica que *inter beligerantes* se considere prescripción legítima el barco mercante del adversario.

Las grandes Potencias navales alardeaban hasta poco antes de estallar el actual conflicto europeo de no dedicar a la protección del tráfico marítimo ninguna unidad de la Marina militar, porque la misma importancia de las expediciones marítimas mercantes amparadas por el prestigio del pabellón no requerían otros elementos protectores.

Pero todo eso ha venido estrepitosamente a tierra con la novedad del bloqueo submarino, que no tiene por fin proteger los tráfico de la propia nación ni apresar el barco mercante enemigo, con arreglo a las estipulaciones y Convenios internacionales, sino destruir radicalmente el comercio marítimo del adversario. En esa redada del bloqueo submarino han caído también los barcos mercantes neutrales.

Por consiguiente, el dominio internacional ha cambiado de dominador, y al presente sólo se puede mantener anulando las influencias externas que atacan para destruir el comercio marítimo de las naciones poderosas.

Y dicho se está, cuanto mayor sea el volumen del transporte y del comercio enemigo por el mar, tanta mayor trascendencia ha de revestir o alcanzar la supresión de esos factores indispensables del dominio internacional de rival marítimo, supuesto que éste no es otra cosa en rigor que un competidor a quien, según las modernas teorías y procedimientos, no se le puede dar ni conceder tregua ni cuartel, sino suprimirlo antes con antes, o, lo que es igual, destruirlo radicalmente.

Y aun cuando sea doloroso reconocerlo, se comprende, dada la diátesis de violencias que al presente invade el ambiente internacional; porque el comercio marítimo es la verdadera fuente de vida para las naciones modernas... y muerto el perro, se acabó la rabia.

Mas eso exige una fuerza a cubierto de todo género de vicisitudes, y ya se está viendo, por lo que concierne a la efectividad del bloqueo submarino, que este procedimiento no se puede sostener con creciente intensidad porque contra él conspiran principalmente las propias condiciones del medio en que se desenvuelven y que exigen resistencias constantes que a todas luces no se pueden mantener, porque es obvio el tonelaje disponible y el valor del comercio marítimo de una nación ante la medida del esfuerzo probable del adversario para suprimirlo, y ésta, que es la norma del bloqueo submarino, no ha podido mantenerse siempre eficaz en el tiempo ni en el espacio, y de ahí su descrédito en el concepto internacional.

Ahora, por ejemplo, queda libre a la acción submarina, al menos aparentemente, la zona misteriosa que constituye cuanto existe bajo la superficie del mar, no sin riesgo ciertamente para los submarinos y los sumergibles; pero en contraposición a eso se advierte que el complemento de la actuación submarina, que son las fuerzas navales de superficie, están sequestradas, contenidas en sus propios refugios, privadas absolutamente de operar ni trasladarse, ni, en suma, navegar en ningún sentido; y no hace falta ser ningún lobo marino para comprender que el predominio subacuático, no armonizado con el predominio sobre la superficie, no puede constituir base del dominio internacional marítimo.

Esta es la tesis que es preciso mantener y demostrar: Inglaterra, por ejemplo, es dueña absoluta de las superficies marítimas; Alemania, no; ésta ejerce algún dominio submarino y por eso ha establecido el bloqueo de ese nombre y significación; pero como no puede complementar éste con sus fuerzas navales que están, dicho sea con arreglo al modismo vulgar, embotelladas, no ejerce el predominio marítimo internacional, que es la expresión sintética de su pujanza marítima y terrestre.

El dominio internacional es la condición precisa del predominio comercial, que implica superioridad militar y naval en todas las manifestaciones de fuerza y vida de las naciones conscientes de sus intereses propios, de su relación y afinidad con los ajenos, al propio tiempo que una garantía efectiva de su libertad e independencia.

UN LIBRO INTERESANTE

Los preparativos guerreros de Francia

La *Kreuzzeitung* publica, bajo el título «Armas militares antes de la guerra mundial», un artículo del periódico *Bataille* sobre un libro publicado por el francés Pei-

sot, que hace que se conozcan claramente los intensos preparativos que Francia hizo antes de la guerra.

El libro demuestra cómo la Francia que jugaba con la idea de la revancha se armaba hasta los dientes y cómo, según dice la *Bataille*, el país hacia cuestión suya el prepararse para esta guerra.

El artículo termina diciendo: «Este país se ha armado; nuestro país no ha reparado en gastos; nuestro país, después de la implantación de la ley del servicio de los tres años, que nosotros combatimos con Jaurès por entonces, se ha cubierto de cuarteles nuevos.

Aquello era el vals de los millones. El temor de los diputados en el Parlamento era siempre no sacrificar lo bastante al armamento del país»

LAS RELACIONES FRANCO-RUSAS

Comentarios a la declaración del nuevo Gobierno.

Copenhague, 22.—Respecto a las deliberaciones del Parlamento francés, dice los periódicos de Berlín que el número de miembros de la Cámara francesa es en total de más de 600; de modo que una mayoría de 378 contra uno en la votación sobre la declaración del Gabinete Pauley significa una cifra muy elevada de abstención.

Los periódicos preguntan si las deliberaciones sobre la diplomacia secreta pueden darse por terminadas mediante las declaraciones de Ribot.

Este afirmó que Francia estaba dispuesta a darle todo a conocer y que podría publicar los documentos existentes sobre los planes de guerra. Ribot añadió que la publicación de estos documentos fue aplazada a petición de San Petersburgo.

Los periódicos de Berlín recuerdan, con referencia a esto, los acontecimientos desarrollados en el Congreso obrero inglés, donde fue utilizada la obscura referencia de estos documentos para laborar en contra del envío de delegados a la Conferencia de Stockholm. Más tarde se comprobó claramente que los documentos aportados por Lloyd George eran, en parte, falsificados, y en parte, manifestaciones inexactas de documentos que tenían otro sentido.

Los periódicos declaran que quizás también en este caso no fuera imposible que estos supuestos deseos rusos no existieran en absoluto. Los periódicos señalan que ya en los días del proceso Dreyfus no se distinguieron las autoridades francesas por excesivo respeto a la inviolabilidad de documentos, y además recuerdan la manera de cómo la oficina francesa de la Agencia Havas publicó un texto completamente desfigurado, es decir, falsificado, de la respuesta de Wilson a la Nota del Papa.

Finalmente, señalan los periódicos que hasta en los Centros políticos de Francia reina indignación hacia tal mixtificación de importantes documentos políticos, y por eso Renaudel pidió la implantación de la comprobación oficial de las traducciones de esta índole.

La ruptura de la Argentina con Alemania

El texto aprobado por el Senado.

Buenos Aires, 21.—El texto de la orden del día presentada por el senador Sr. González y aprobada por el Senado, dice:

«El Senado veía con satisfacción que el Gobierno hiciera una declaración que constatuara el principio de que, al estar en guerra los Estados Unidos, las Repúblicas Latinas lo están igualmente, y la ruptura con Alemania es la única solución de la crisis, compatible con el honor de la República Argentina»

La votación del acuerdo.

Londres, 21.—De Buenos Aires dicen al *Times* que la votación favorable a la ruptura de relaciones diplomáticas con Alemania fue acordada por 23 votos en pro y uno solo en contra.

Esta votación hace que el incidente vuelva a su primitivo estado, cuando el Gobierno parecía inclinado a darle por zanjado.

Si como es probable, la Cámara de diputados aprueba esta moción, constituirá una demanda de todo el pueblo argentino, que no podrá desde luego ser rechazada, pues semejante veto tendría por consecuencia la revolución.

Otra vez el asunto Luxemburg.

The Times, en un despacho de Buenos Aires, dice que la aprobación del Senado argentino de la resolución en favor de la ruptura de relaciones con Alemania, pone de nuevo sobre el tapete la cuestión de que cómo podrá

el Gobierno estar firmemente dispuesto a considerar el asunto Luxemburg terminado.

Si como es probable, la Cámara de los Diputados lo aprueba, la resolución equivaldrá a una petición de todo el pueblo argentino dirigida al presidente de la República, la cual no podrá rehusar éste.

Comentarios a la ruptura.—Se trata de lanzar a la guerra a toda América

Washington, 22.—La resolución del Senado argentino ha sido telegrafiada oficialmente al embajador de la República Argentina en Washington.

Parace seguro que esta ruptura de relaciones entre la Argentina y Alemania irá seguida rápidamente de la entrada de la Argentina en la guerra.

El Sr. Nooraaon, embajador argentino en Washington, piensa, como es sabido, que su país debía colocarse al lado de los Estados Unidos y al de los aliados.

A pesar de que el Gobierno de Buenos Aires no siguió sus consejos, el escándalo de Luxemburg le hizo cambiar de opinión y modificar sus puntos de vista.

El Sr. Nooraaon puso también a su Gobierno al corriente de los grandes preparativos de guerra que hacen los Estados Unidos, preparativos que causan la admiración de las misiones francesa e inglesa.

Los efectos se dejan ya sentir y los funcionarios del departamento de Estado expresan confidencialmente su convicción de que no solamente la Argentina, sino todas las naciones sudamericanas entrarán en la guerra antes de finalizar el año próximo.

El crucero «Glasgow» en Buenos Aires. Buenos Aires, 22.—El crucero «Glasgow» ha llegado escoltado por numerosos buques y yates empavesados.

Fué salido con salvas de Artillería. Las autoridades saludaron al comandante inglés, quien fué acompañado hasta su alojamiento por estruendosas aclamaciones del pueblo.

Al conocerse la noticia de haber fondeado el «Glasgow», todos los edificios fueron engalanados.

El problema del carbón y el de los transportes

Loables en alto grado son los esfuerzos que el Gobierno y los navieros están realizando para solucionar el problema de los transportes marítimos al fin primordial de organizar el abastecimiento de carbón en toda España con la producción y distribución de la hulla nacional; pero será muy difícil, desgraciadamente, que esa magna cuestión pueda resolverse pronto y bien, porque a esos patrióticos esfuerzos faltan los elementos primarios indispensables para que tengan debida aplicación las medidas tan dignas como oportunas que con toda premura y firmeza se están adoptando.

Faltan barcos, faltan vagones y faltan brazos. Hay, de esos tres factores, mucha existencia; pero no toda la que se necesita, y este gran problema nacional, algo escuetamente expuesto, es el mismo de querer trasladar de sitio un cerro para despejar un camino tortuoso que pueda abreviar la marcha quitando ese obstáculo. El cerro podrá desaparecer al cabo de mucho tiempo si se dispone de los elementos indispensables, como son excavadores, herramientas y medios de transportar a otros sitios las tierras que se extraigan.

Si sólo se cuenta con una cuadrilla de obreros, un par de docenas de espuelas y cuatro o seis carros con sus caballerías correspondientes para llevar las arenas del cerro, que estaba en el sitio donde está, a otra parte, será, como suele decirse, obra de romanos el conseguir despejar el camino cuya longitud se trata de abreviar; pero con tiempo y paciencia el día, a fuerza de meses o de años, se dará cima a tan magno problema.

Mientras tanto, los caminantes tendrán que proseguir la senda tortuosa y tardar mucho tiempo y experimentar no pocas molestias para dirigirse al punto de destino, que se alcanzará pronto y con gran comodidad y casi sin molestia ni fatiga el día que desaparezca el cerro.

Ese es el caso del problema de los transportes, no sólo marítimos, sino también de los terrestres, supuesto que ambos aspectos ofrecen en relación con el abastecimiento del carbón.

El transporte de este artículo tan indispensable para la vida nacional por la vía marítima requiere poder intensificar el comercio o la navegación de cabotaje; y para ello hacen falta muchos, muchísimos barcos, porque es preci-

so percatarse de la enorme extensión de nuestras costas, que corresponde a la de la situación relativa a las numerosas poblaciones en contacto con el mar o próximas al litoral; servicio que forzosa y necesariamente hay que cambiar por tierra, ya por medio de vías férreas, sean principales o secundarias, sea por caminos reales o carreteros, por los vecinales y por todos los medios posibles, contando, como es lógico, con el material de transporte, que no existe en la gran proporción en que se necesita para abastecer a toda España de carbón nacional, dicho se está, porque del precedente del extranjero no se puede disponer por la actuación dificultosa en que el tráfico marítimo en operaciones por causa de la guerra se encuentra actualmente.

Bajo las entrañas de la tierra, en nuestro solar propio hay millones de toneladas de carbón de piedra, con las cuales España tendría suficiente, como suele decirse para dar y tomar; pero los medios materiales para extraerlo y simplemente para ponerlo a pie de mina son, desgraciadamente, insuficientes y deficientes. Esa es una labor muy importante que para dar los rendimientos precisos en la medida que las necesidades nacionales exigen, es indispensable organizar, pero no para salir ahora del paso, sino para lo sucesivo, para siempre.

Semejante organización no es cosa de un día, ni de una semana, ni de un mes, ni de un año. Es tarea muy complicada, porque en ella entran muchos y diversos factores que ahora empieza el Gobierno y todos sus buenos colaboradores y auxiliares a acopiar, como se dice en términos industriales. Esa tarea, esa obra magna, se realizará; pero ¿cuándo? Este problema del tiempo es el verdadero problema nacional que en estos instantes abruma, preocupa y determina toda la actividad que para su resolución se está desarrollando, que es grande y plausible y patriótica, porque está engendrada en el noble deseo del acierto; pero que es preciso convencerse de ello, no basta para resolver de plano, esto es, pronto y bien, la enorme, la apremiante dificultad de que las industrias no se paralice por lo que concierne al abastecimiento del carbón, y por lo que afecta a la vida social, con la perspectiva, además, de un triste y largo invierno que ya está encima, y durante el cual habrá que resistir heroicamente todas las molestias inherentes a la escasez y carestía del carbón.

LAS SUBSISTENCIAS

Nuevas declaraciones del director general de Aduanas.

El Sr. Argüelles ha hecho importantes declaraciones, manifestando, en primer término, que es partidario de un régimen de severidad que acabe con todo género de autorizaciones y parcialidades, si las ha habido.

Faltando, como faltan, estadísticas, el director de Aduanas cree que el regulador para consentir las exportaciones proporcionadamente es el mercado nacional. Es decir, que mientras los precios no bajen en el mercado, o los exportadores no se preocupen de que un proporcionado abastecimiento los haga bajar equitativamente, aunque se pudran en las calles los artículos de primera necesidad, cuya salida se ha prohibido, no habrá exportación.

Para que se llegue al convencimiento de que únicamente facilitando los medios del abastecimiento se consentirá la exportación que sea lógica, se han adoptado y se están adoptando las más severas medidas que eviten el contrabando.

Cree el director de Aduanas que por la frontera francesa va no es posible hacerlo, y que por la portuguesa y los puertos estará también garantizada la imposibilidad del contrabando en todo lo humanamente posible.

Las exportaciones tienen un camino lícito, noble y conveniente. Lo que aquí tengamos de más no lo y inconveniente es que se lo lleven; pero no basta que sobre, sino que esté a buen precio para el consumo nacional. Y eso pueden hacerlo los productores y exportadores, los que tienen grandes existencias, ayudando de ese modo a la obra común y mercediendo el aplauso y la gratitud de todos.

El Sr. Argüelles termina manifestando que si alguien tiene la esperanza de que lo prohibido hoy se pueda exportar mañana, sin que cambien las condiciones del mercado nacional, y con esa mira almacena y acapara, puede evitarse la molestia de hacerlo, porque el Gobierno no concederá más autorizaciones que aquellas que estén justificadas con todos los requisitos a que antes se ha aludido.

El material ferroviario.

Por el ministerio de Fomento, de conformidad con el Comité de transportes por ferrocarril, y a propuesta de la Dirección general de

Obras públicas, se ha dictado una Real orden disponiendo que por las Empresas mineras se remitan a dicho comité estados en que se detallan los suministros que tengan contratados, a fin de que se designe el número de vagones que precisamente deban facturarse cada día para determinados servicios declarados o que se declaren preferentes, como ferrocarriles, fábricas de gas y electricidad, azucareras, etc., siendo responsables las mismas Empresas mineras de cuantos errores y omisiones puedan existir en dichos estados, que estarán a disposición del público para que pueda hacer las reclamaciones a que hubiere lugar. No podrán las Compañías de ferrocarriles admitir facturas en desacuerdo con las disposiciones del Comité en cada caso.

El régimen de facturación en las estaciones de Puertolano y Peñarroya seguirá siendo el establecido en las Reales órdenes de 4 de Julio y 30 de Agosto último.

Los diputados canarios.

En la sección tercera del Congreso han celebrado una reunión los diputados canarios con los representantes enviados por las Cámaras Agrícolas de Santa Cruz y Las Palmas, para tratar de conseguir algunas soluciones que solventen la vida angustiosa de aquellas islas, debido a la carencia de exportación por falta de barcos.

Existencias de trigo.

Valencia, 22.—En el Gobierno civil se han recibido 176 de declaraciones sobre las existencias de trigo en este término, las cuales arrojan la cantidad de 4.854 toneladas y media.

Se calcula que han dejado de declarar 140 labradores.

Los horneros manifiestan que para el consumo de la capital se necesitan 37.500 toneladas anuales.

El total de las existencias que hay dentro del término para el consumo de la ciudad, acusa un déficit de 32.000 toneladas.

Un colega apunta la idea de que ese déficit lo enjugaran los Centros trigueros, a cambio de igual tonelaje de arroz.

LOS TRANSPORTES

Ayer tarde, y bajo la presidencia del director de Comercio, D. Leonardo Rodríguez, reunió la Junta de Transportes marítimos.

En ella dióse cuenta de los oficios de la Compañía Trasatlántica, participando la cabida que tiene disponible para cargar en los buques que próximamente emprenderán viaje a Nueva York.

Leyéronse los informes de la Comisión correspondiente sobre pago de liquidaciones por servicios hechos a flete reducido, y se tomó nota de las peticiones de carbón hechas por las Fábricas del Gas de Mahón, Reus, Cádiz y Puerto de Santa María y Madrid.

Acordóse la devolución a los Hijos de Benigno Gil, de Gijón, del depósito que tenían hecho por el cargamento de maíz importado en el vapor «Salvador».

Fué estudiada detenidamente la reclamación de los pesqueros de Santoña, y se deliberó, entre otros asuntos, sobre la liquidación del transporte de carbón para las Fábricas del Gas de La Unión y Cartagena; gastos del desestibado de cargamentos de los vapores que condujeron trigo para Gijón y Bilbao; petición de los señores Fourcade y Provost sobre importación de balas de yute de Calcuta; petición de los Sres. Uribarri sobre importación de abaca, y petición de los Sres. Sabadell y Henry sobre importación de 600 toneladas de alquitrán mineral.

LA NUEVA CASA DE CORREOS

El Sr. Ortuño, acompañado del subdirector general de Correos interno, Sr. Capdevilla, ha visitado las obras del nuevo edificio de la plaza de Ca telar.

Fué objeto de esta visita, aparte de inspeccionar el estado de la obra, estudiar la colocación que habrá de darse al mobiliario de oficinas, cuya subasta publicó la *Gaceta* de anteaer.

Aprovechó también el Sr. Ortuño la visita a la nueva Casa para inspeccionar la instalación de los diferentes negociados de Correos que ya han hecho su traslado al nuevo edificio.

Sabiéndose que por insuficiencia del local de la calle de Ca retas, hubo necesidad de alquilar hace años varios en diferentes sitios de Madrid, en los que se instalaron algunas dependencias.

Pues bien; el Sr. Ortuño ha dispuesto, y así se ha cumplido, que todas esas dependencias se trasladara al nuevo edificio.

Con esta disposición se ahorran respetables cantidades al Tesoro.

El traslado de las nuevas oficinas se hará, según voluntad del director general de Comunicaciones, cuando todos los servicios del público puedan ser llevados allí.

EN EL CONTINENTE

La guerra europea

La ofensiva británica

Permanecer del éxito inglés en el frente de Ypres.—Más de 2.000 prisioneros.—Cooperación de las escuadrillas aéreas.

Londres, 21.—Nuestro ataque de esta mañana al Este de Ypres se desarrolló en un frente de cerca de 13 kilómetros entre el canal de Ypres a Comines y la vía férrea del mismo punto a Esteban.

El triunfo de nuestras armas ha sido considerable.

Hemos conquistado posiciones de gran importancia militar y hemos infligido al enemigo grandísimas pérdidas.

Nuestros primeros objetivos, que fueron realizados desde muy temprano, comprenden un buen número de puntos de apoyo, atrincheros y organizados de tal forma, que su posesión dió lugar a violentos combates en días anteriores, cuyo resultado fué que los regimientos de la región del Norte se apoderaron del bosque de Inverness, y los australianos tomaron por asalto el bosque de Gleencorse y Nonnebosen, alquermas de Postdam, Vampire Rotty y Dhopec, por las brigadas escocesas y surafricanas, y, por último, la nueva alquería de Iberian con las tropas territoriales de Lancashire y de West.

Nuestras tropas asaltaron acto seguido los últimos objetivos enemigos.

Por la derecha, las tropas de los condados ingleses llegaron hasta la última línea de defensa alemana.

A consecuencia de violento combate sostenido en el bosque Norte del canal de Ypres a Comines y cercanías de Hamlet hasta el centro, los batallones de la región Norte y los australianos penetraron más de 600 metros de profundidad en las posiciones alemanas, alcanzando todos sus objetivos, entre los que están comprendidos la aldea de Bhevell, Boek y la parte Oeste del polígono.

Más al Norte nos apoderamos del Covenkete, y las tropas territoriales de Londres y de los Highlanders, lograron apoderarse de la segunda línea de alquerías comprendidas las de Resse, Quebec y la Wurtz, situadas en la última línea de los objetivos enemigos.

Durante la mañana se aclaró el tiempo, permitiendo a nuestros aviadores tomar parte bastante activa en la batalla, indicándonos las posiciones que luego ocuparon nuestras tropas, y señalando a nuestra artillería de concentración la situación que ocupaban los ejércitos enemigos.

Varios contraataques alemanes pudieron ser destruidos, y otros rechazados por nuestros fuegos de ametralladoras y de infantería.

Aun no es posible indicar con exactitud el número de prisioneros hechos durante la jornada; pero ciertamente pasan de 2.000 los que cayeron en nuestro poder. Además, capturamos buen número de cañones enemigos.

Los aviadores enemigos, aprovechando el viento Oeste, atacaron repetidas veces a nuestros aparatos. La artillería volante y nuestros exploradores, al hacerles tomar rápidamente la dirección Este, permitieron a nuestros aparatos salvarse del peligro. También ejecutaron con rapidez y eficacia su trabajo de caza y fotografía.

Las formaciones y convoyes enemigos fueron atacados por las ametralladoras durante el día y lanzamos más de tonelada y media de proyectiles sobre los diferentes objetivos, así como durante la noche bombardeamos con éxito los cantones y acuartelamientos del enemigo, a pesar del tiempo desfavorable. Conseguimos derrotar seis aparatos alemanes en combates aéreos y obligar a que aterrizaran a otros cuatro, desamparados.

Faltan por regresar a su base siete aparatos de los nuestros.

Continúa el avance inglés.—Ocupación de nuevas posiciones.—Hasta ahora el número de prisioneros pasa de 3.900.

Londres, 22.—Noticias posteriores confirman la pertinaz violencia de los contraataques realizados por el enemigo en el día de ayer, y en los cuales hubo bajá numerosísimas sin conseguir ventaja alguna.

Durante el día de hoy ha habido nuevos encuentros en diferentes partes del campo de batalla.

Hemos avanzado nuestras líneas en varios puntos, rechazando nuevos contraataques alemanes. Esta mañana las tropas inglesas atacaron varias trincheras alemanas, logrando capturarlas, apoderándose también de varios puestos fortificados al Sur de las aldeas de Tower. El enemigo contraatacó después con gran violencia contra las aldeas cercanas a Tower. El ataque fué rechazado después de una lucha violenta.

Los regimientos de Liverpool y Lancaster se apoderaron de varias posiciones fortificadas al Este de San Julián, en las cuales se había hecho fuerte una patra enemiga. También se apoderaron de varios reducidos y fuertes posiciones en el frente.

Esta tarde hubo un nuevo contraataque alemán al Este de Langemarck, siendo rechazado por la artillería.

El número de prisioneros capturados en el combate de ayer pasa de 3.000.

Ataque insuperable.—El enemigo, contenido.

Cuerpo de ejército del príncipe heredero.—Ruprech.—Los medios de los cuales se valió el enemigo el día 20 del actual, tanto respecto a cantidad de tropas como en la calidad de ellas y en un frente de unos diez kilómetros, han sido insuperables.

Parapetos detrás de la intensa ola de fortísimo fuego granado que despedían cañones y lanzaminas de todos los calibres, avanzaron por la mañana en compactos contingentes de ataque y entre Langemarck y Hallebeke, por lo menos nueve divisiones británicas, entre ellas varias australianas.

Les prestaron ayuda en el asalto automóviles blindados y lanzaminas.

A raíz de una lucha alternativa, dicho ataque permitió al enemigo penetrar hasta un kilómetro de profundidad en nuestra zona de contención.

A ratos el enemigo logró abrirse camino hacia Paschendaele y Ghelvelt.

Al Oeste de Paschendaele, un contraataque nuestro rechazó al enemigo.

Al Norte de la carretera de Menia-Ypres, el enemigo se apoderó de una parte del terreno. En todos los demás sectores del campo de batalla los ingleses fueron rechazados, teniendo fortísimas y sangrientas bajas, hasta el anochecer, por una tenaz lucha de nuestras tropas y hasta el campo de embudo de nuestras posiciones.

Retueros enemigos que fueron llevados al anochecer no consiguieron ganar terreno más allá de dicho punto.

Todas las localidades que se encuentran en la zona de combate quedaron en nuestro poder.

Hasta ahora los ingleses no han vuelto a reanudar la lucha.

Lo mismo que en batallas anteriores en Flandes, tanto el Alto Mando como las tropas nuestras se han portado excelentemente en su cometido.

La ofensiva italiana

Los italianos, rechazados.—Centenares de prisioneros.

Viena, 22.—Un ataque italiano dirigido contra el monte San Gabriel fué contenido por nuestro fuego.

En Col Bricon intentó el adversario, después de haber hecho explotar una mina, atacar nuestras posiciones, siendo cogido bajo nuestro fuego. El número de prisioneros hechos cerca de Gargaun es de 11 oficiales y 516 soldados.

Un ataque italiano contra nuestra posición de Sief fué rechazado en lucha a corta distancia por los valientes defensores, en admirable cooperación de la artillería. Aparte de sufrir pérdidas considerables, dejó el adversario cuatro oficiales y más de cien números en manos de los austrohúngaros. Por lo demás, no hubo acontecimientos especiales en ninguno de los demás teatros de operaciones.

Ataques austríacos.—Un éxito de los italianos.

Roma, 22.—A la entrada del valle de Génova tuvo lugar ayer un fuerte ataque del enemigo contra uno de nuestros pequeños puestos avanzados al Sur de Cima Zigolón (Adamello); después de una fuerte lucha fué rechazado el enemigo, dejando numerosos muertos sobre el terreno.

En el Colbricon, el día 19 del corriente, destruimos, por medio de la explosión de una mina, los trabajos enemigos de túneles.

Ayer, en el Alto Cordevele, uno de nuestros destacamentos de la brigada Reggio, en un avance magnífico, llegó y pasó las defensas enemigas de Sief (cota 2.425).

La imposibilidad absoluta de poder construir abrigos sobre el terreno rocoso y descubierta, bajo el violento bombardeo del enemigo, obligó a los nuestros en el acto a replegarse a sus posiciones de partida.

Las operaciones en Rusia

Los alemanes toman la ofensiva.—Ataque rechazado.—Retreceso rumano.

Petrogrado, 22.—En dirección a Riga el enemigo ha tomado la ofensiva contra las fuerzas lituanas.

Al Este de Lemberg rechazamos la ofensiva enemiga.

En el frente Sur los rumanos han tenido que evacuar el sector que se extiende al Sur de Grazesci.

Los alemanes rompen la línea rusa de Jakobstadt.—Más de 1.000 prisioneros.

Berlín, 22.—En la orilla izquierda del Duna rompieron nuestras tropas la línea rusa al Noroeste de Jakobstadt. Hasta ahora van cogidos más de 1.000 prisioneros y varios cañones. Los rusos intentan avanzar.

Viena, 22.—Cerca de Arodra, en la Bukovina, intentaron los rusos avanzar mediante una intensa preparación de artillería. Nuestras tropas rechazaron al enemigo, obligándole a retroceder hasta sus líneas.

América y la guerra

El reclutamiento.—Trescientos mil hombres en los cuarteles.

Washington, 21.—Más de trescientos mil hombres están camino de los cuarteles donde

serán entrenados intensamente para servir en los campos de batalla europeos.

Este número representa aproximadamente el 45 por 100 del número total del primer llamamiento, de los cuales es el 5 por 100 está ya incorporado desde el día 5 de este mes.

El Gobierno hará toda clase de esfuerzos para emplear los hombres en el servicio a que se adapten mejor por su experiencia y aptitudes naturales.

Pronto se creará un Cuerpo de prácticos civiles para seleccionar los hombres y alearlos a los servicios, según sus conocimientos, con arreglo a las necesidades de la guerra moderna.

Los barcos holandeses.

Londres, 21.—De Rotterdam desmienten, en despacho al Daily Telegraph, que los armadores holandeses hayan manifestado a Nort América que estaban dispuestos a venderle los barcos holandeses actualmente surtos en aguas de los Estados Unidos.

Esta transacción requeriría la autorización del Gobierno holandés que hasta hoy se ha mostrado opuesto a ella.

Bryand apoya a Wilson.—Obreros yanquis a Rusia.

Nueva York, 21.—En Chicago ha pronunciado un discurso el ex presidente Bryand diciéndole que sostenía a Wilson y que los pacifistas eran a su entender tan peligrosos como los germanófilos y los anarquistas.

La Federación americana del Trabajo ha acordado enviar a Rusia una misión de sesenta miembros, en nombre de los trabajadores americanos.

Su principal objeto es combatir la idea propagada en Rusia por los alemanes de que Norte América es el pueblo democrático y que su Gobierno obra injustamente con los trabajadores y maltrata a los socialistas.

La Misión japonesa.

Nueva York, 21.—El presidente de la Misión japonesa, vizconde de Ischi, ha pronunciado un discurso en Boston reiterando el firme propósito de su país de dar toda la ayuda posible a los aliados.

En el porvenir de nuestras dos naciones—ha dicho—, bajo los pliegues de la bandera que ostenta el sol naciente, y los de la bandera estrellada, veo a ambos pueblos unidos en pro de un mismo ideal, la victoria y la paz duradera.

El orador fué aplaudidísimo.

Presidió la reunión el doctor Norton Prince, tío del primer aviador americano muerto en el frente francés.

EL BLOQUEO

LA GUERRA EN EL MAR

Otras 2.000 toneladas hundidas.

Berlín, 22.—Comunicado oficial.—En el Océano Atlántico han sido hundidas por submarinos alemanes, nuevamente, 20.000 toneladas de registro bruto.

Entre los barcos echados a pique se encontraban dos grandes vapores armados, así como un vapor de carga, muy cargado, al parecer con municiones; todos ellos torpedeados, a pesar de una fuerte escolta.

Cristiania, 21.—El Morgenblatt publica la lista de 15 barcos que han desaparecido, sin dejar rastro alguno, desde que comenzó el nuevo régimen alemán de guerra submarina.

La situación en Rusia

Kerenski, presidente de la República.

Petrogrado, 22.—Dice el Diech, que Kerenski será proclamado en breve presidente de la República rusa.

Se ha nombrado vicepresidente del Consejo de ministros a Tereschenko, actual ministro de Negocios extranjeros.

El Soviet a las elecciones.

Petrogrado, 22.—La Mesa del Soviet, que dimitió últimamente, ha acordado presentar de nuevo su candidatura colectiva en las próximas elecciones, para asegurar la inspección de la política seguida por el Soviet de la capital.

Detenciones.

Petrogrado, 22.—Un grupo de partidarios del antiguo régimen, expulsado de Rusia, fué detenido por el Soviet en Helsingfort cuando se dirigía a Suecia.

El Gobierno de Finlandia.

Petrogrado, 21.—El gobernador general de Finlandia ha dimitado, por motivos de salud, nombrándose en sustitución suya a Nekrasoff, antiguo vicepresidente del Consejo de ministros.

El Soviet y los cosacos.

Petrogrado, 22.—El Soviet se comunicó telefónicamente con el jefe de los cosacos del Don, M. Bogayevski, sometiéndole la siguiente reclamación:

El jefe de gobierno de los cosacos del Don declara que los cosacos permanecen fieles; los movimientos de las fuerzas sin órdenes del Gobierno se suspenderán inmediatamente. Abrió una encuesta sobre el asunto Kaladine, y éste consentirá en comparecer ante un Tribunal con sus oficiales.

Bogayevski contestó: «Es inútil confirmar nuestra sumisión, puesto que no hemos decla-

rado nada en contra. Mis cosacos no han efectuado ningún movimiento militar; mis cosacos aceptan la proposición de que comparezca el general Kaladine, pero a condición de que asistan también los delegados del Soviet.»

Las cooperativas.

Petrogrado, 22.—Las cooperativas se abstendrán de asistir a la conferencia democrática que ha de celebrarse en Petrogrado por iniciativa del Soviet, con el fin de quitar considerable importancia a dicha Asamblea, afirmando la posición del Gobierno.

Los asentados son más de 30 millones.

Dimisión de la Mesa del Soviet.

Petrogrado, 22.—La Mesa del Soviet ha presentado su dimisión a consecuencia de haberse aprobado la moción de los maximalistas, que presentará nueva candidatura colectiva a las próximas elecciones, con objeto de inspeccionar la línea de conducta política que sigue el Soviet.

Vista del proceso Sukomlinoff.

Petrogrado, 22.—Se ha verificado la vista del proceso seguido contra Sukomlinoff.

El procurador general dijo que la opinión pública no quería la venganza, sino la justicia. Documentadamente sostuvo la acusación contra Sukomlinoff por traición y explicó el valor jurídico del proceso Miasoyedoff y de otros traidores, proceso que no fué revisado a pesar de estar mezclado en él muchas veces el nombre de Sukomlinoff.

Luego se ocupó de la cuestión de alta traición y dijo que los amigos que rodeaban a Sukomlinoff figurarán en otro proceso por espionaje, y demostró por último, con documentos, que era evidente la unión entre el ex ministro y el espía Altechuler.

El nombramiento de Kerenski para la presidencia, confirmado.

París, 22.—La prensa confirma la noticia de que Kerenski ha sido nombrado presidente de la nueva República rusa.

HABLANDO CON UN NAVIERO

El transporte marítimo

En esta época del año, en que por efecto del verano se desplazan de Madrid muchas personalidades y muchas informaciones, tuvo la suerte uno de nuestros redactores de encontrar en Bilbao a un naviero, de los que han concurrido a la última reunión celebrada en el ministerio de Fomento.

Requerido a que manifestase su opinión personal sobre el estado actual de nuestros transportes marítimos, le hizo unas declaraciones muy interesantes, dado el conocimiento del asunto que tiene el interlocutor.

—En primer término—dijo el naviero bilbaíno—, es de tener en cuenta que todos los problemas de índole económica están sometidos a la influencia decisiva de la guerra, y por ese motivo cambian de ambiente y de aspecto en muy cortos períodos de tiempo, siendo inútil que un productor o un gobernante se afere a un modo de ver las cosas; pues las necesidades le obliga a cambiar de criterio con frecuencia.

—¿....?

—En el momento actual, el déficit que España tiene de carbón es una de las cuestiones batallonas, por las derivaciones que puede traer consigo. Este déficit, que era crónico entre nosotros, pero que se iba atenuando merced a la intensificación de la producción y a las importaciones de combustible inglés, ha cobrado nueva importancia por efecto de la última huelga.

—¿....?

—La cantidad de carbón que necesitamos se aproxima a los dos millones de toneladas, y sólo pueden prepararnos los Estados Unidos o Inglaterra. Traerlo de este último sitio, aun cuando ofrece el peligro de los torpedeamientos, es lo más fácil, dadas las distancias. Lo sensible para España es que no tengamos más barcos mercantes con que sustituir a los que se pierden.

—¿....?

—Aquí se procura, con laudable esfuerzo, reponer el material, y así, por ejemplo, la Transmediterránea, por sí sola, tiene puestas siete quillas; mas ¡Dios sabe cuándo conseguirá verlas a flote, con las dificultades que hay para procurarse todos los materiales de clase selecta!

—¿....?

—La entrevista de los navieros con el Gobierno fué cordialísima, y todos nos mostramos unánimes y decididos a servir al país en la medida de nuestras fuerzas. De tres o pocos días saldrá un Real decreto especificando los nuevos sacrificios que acepta la Marina mercante nacional; pero el asunto no es tan fácil que pueda resolverse del todo con sacrificios.

—¿....?

—La dificultad originaria está, a mi juicio, en que carecemos del número indispensable de barcos. La navegación internacional se va restringiendo, y ya hemos llegado a un punto en que se puede contar muy poco con la bandera extranjera. Lo que España necesita recibir por mar se lo tendrá que traer íntegramente por sí misma, y en tales condiciones es elemental que si traemos carbón dejásemos de traer otras cosas.

—¿....?

—Puestos en el trance de tener que desandar a un santo para vestir a otro, los navieros

nos abstendamos de elegir y dejamos al Gobierno ese cuidado, proponiéndonos cooperar lealmente en la orientación que se elija.

Lo único que nos interesa hacer constar es que el material flotante resulte hoy un instrumento insustituible de la riqueza nacional, y que por eso mismo de ser insustituible, carece de tasación, y no hay indemnización bastante a pagarlo.

Debe utilizarse con sumo cuidado, evitando lo mismo exponerle a perjuicios innecesarios, que prescindir de sus servicios por temores puriles, y en esta obra los navieros y las tripulaciones colaborarán en lo sucesivo con el mismo patriotismo que hasta el presente. (De La Epoca.)

Luna de miel trágica

Teledo, 22.—Dicen del pueblo de La Guardia que se ha suicidado, arrojándose al paso de un tren mixto, que lo destruyó por completo, el vecino de dicho pueblo Esteban Muñoz Sánchez.

Este trágico suceso ha producido honda emoción, y está siendo comentadísimo por la especial circunstancia de ser el suicida un recién casado que contrajo matrimonio hace tres días con una agraciada joven.

El suicida dejó escrita una carta al juez explicándole los móviles, de un carácter muy íntimo, que le habían impulsado a adoptar su extrema resolución.

En la misma carta Esteban instituye a su esposa heredera de todos sus bienes.

Nos generales ascendidos

D. Joaquín Milans del Bosch.

En la última firma de Guerra figura el ascenso a teniente general del división don Joaquín Milans del Bosch y Carrió.

Nació el día 3 de Junio de 1854; fué nombrado alférez de Infantería en 24 de Agosto de 1869, y se le concedió el pase al Arma de Caballería en Septiembre de 1870.

Operó contra las tropas carlistas en el Norte, donde conquistó el grado de teniente y la cruz del Mérito Militar, el grado y el empleo de capitán, y el grado de comandante. Formó parte de la misión extraordinaria nombrada para asistir a la boda del príncipe heredero de Portugal.

En 1886 fué nombrado ayudante de campo de S. M. la Reina Regente.

En 1894 estuvo en la campaña de Melilla, y en el año 1897 le fué conferido el mando de una columna en Filipinas, donde alcanzó varias recompensas, y entre ellas el ascenso a coronel.

De regreso en la Península, mandó el regimiento de Tréviño.

Ha formado parte de varias misiones y embajadas, y ha operado brillantemente en Africa.

Actualmente era comandante general de Ceuta.

D. Julio Molo y Sanz.

El nuevo general de división D. Julio Molo y Sanz nació en 1.º de Octubre de 1854, e ingresó en el Ejército en 1870.

Operó en la campaña carlista, siendo recompensado diferentes veces por su brillante comportamiento; lo que se repitió posteriormente en Cuba y más tarde en Filipinas.

En Julio de 1906 fué ascendido, por antigüedad, a coronel, y un año después se le confirió el mando del regimiento del Príncipe, con el que operó en Melilla, obteniendo dos cruces del Mérito Militar.

En Abril de 1912 fué promovido al empleo de general de brigada, y se le confirió el mando de la primera brigada de la 14 división.

D. José Nouvilas y Vilar.

El coronel de Infantería D. José Nouvilas y Vilar, ascendido a brigadier, nació en 4 de Junio de 1856, e ingresó en el Ejército en 1877.

Tamé parte en la campaña carlista, siendo hecho prisionero y herido, por lo que se le concedió el grado de teniente, y después la cruz roja del Mérito Militar.

En Puerto Rico sirvió algún tiempo en los batallones de Cazadores de Alfonso XIII y de la Patria, y en Junio de 1896 fué nombrado jefe del Cuerpo de Orden público.

Ascendió a teniente coronel en Febrero de 1904, y a coronel en Noviembre de 1910.

Actualmente mandaba el regimiento de Palma.

EN LOS ESTADOS UNIDOS

Huelga en los muelles

Berlín, 22.—Dicen de Nueva York que el periódico Central News comunica que 4.000 obreros de los muelles pertenecientes a Compañías navieras francesas, inglesas y holandesas se han declarado en huelga, manifestando que otros 50.000 se adherirían a la huelga probablemente.

Normalidad en Portugal

Lisboa, 22.—Se han desvanecido cuantos rumores de crisis venían circulando; los dos ministros que se encuentran actualmente fuera de Lisboa regresarán en breve a la capital.

La situación ha vuelto a la normalidad, y continúa, sin incidente alguno, los preparativos para la próxima marcha de nuevas tropas a frente francés.

VILLAESPEA EN MÉJICO

Lectura de "Hernán Cortés,"

En el importante diario mejicano El Pueblo se inserta la siguiente referencia de la lectura dada por el insigne poeta Villalpessa de su drama Hernán Cortés ante el presidente de aquella República:

Ayer tarde, en uno de los salones de la Presidencia, el poeta hispano D. Francisco Villalpessa, huésped en Méjico desde hace algún tiempo, dió lectura ante el presidente de la República, Sr. D. Venustiano Carranza, y un distinguido grupo de personas, entre quienes estaban todos los señores secretarios del Gabinete, a su hermoso drama histórico Hernán Cortés, recientemente escrito

Poco después de las cinco y media el alto poeta, cuyo estrano último está dedicado a Méjico en tres maravillosos actos, plenos de vibrantes pasajes y acabados versos, dió comienzo a la lectura de su obra ante el silencio unánime del auditorio.

El primer acto tiene como marco de escena las playas de España, y es representativo de las mil penalidades y fatigas que el conquistador y sus hombres, ávidos de aventuras y oro, hubieron de vencer para el mejor logro de la estupenda empresa.

El segundo ocurre en Tabasco, y es en esta parte del drama adonde Hernán Cortés y los suyos conocen a la Malitzin, la gentil americana de color moreno, recio cuerpo y pupilas oscuras. Los versos de este acto son admirables, retundos y magníficos, fluyendo con delicada poesía.

El último acto, en las arenas vírgenes de Veracruz, es, como en los anteriores, un espléndido derroche de poesía, galanura y hermosísimas escenas, encerrando el autor en una final, todo bravura y heroísmo, la parte última del drama Cortés, en su última temeridad y hembra única, manda incendiar las naves aventureras.

Bello gesto, capaz de significar en un momento todo el inmenso valor de la España media, la España formidable, cuyos tercios en Flandes y su hazaña en tierras americanas hizo cumplir la vieja sentencia: «No se podía el sol en sus dominios».

Al terminar, Villalpessa fué calurosamente aplaudido y felicitado, quedando, tanto el señor presidente como sus distinguidos invitados, intensamente complacidos del agradable momento en que se recordaron viejas épocas y muertos heroísmos.

Momentos después, la concurrencia pasó a uno de los comedores de Palacio, en donde se sirvió un exquisito y rico pastel»

El conflicto sueco-americano

Acusación contra Luxburg.

Cristianía, 22.—El Morgenblatt publica la noticia de 15 barcos que han desaparecido sin dejar rastro alguno, desde que comenzó el nuevo régimen alemán de guerra submarina.

Prohibición del envío de despachos cifrados. Amsterdam, 22.—Despachos de Constantinepla dicen que la Legación sueca, que está encargada de los intereses americanos en Turquia, ha recibido orden de Stockolmo para que no envíe de aquí en adelante ningún despacho cifrado a América.

El Kaiser aprueba la conducta de Luxburg. París, 21.—La Prensa publica un despacho de Berlín en el que se dice que el Kaiser ha telegrafado al ministro de Negocios Extranjeros expresándole su caloroso aprecio por los servicios tan fielmente prestados al Soberano y a

la patria por el conde de Luxburg, y que tiene la intención de nombrar al conde para desempeñar otro puesto diplomático como reconocimiento a sus servicios.

El conde Luxburg se dirigirá directamente a España.

Protesta de Suecia.

Berna, 22.—Suecia ha protestado ante Alemania contra el abuso de confianza cometido por el conde de Luxburg el cual envió telegramas cifrados a Berlín con la ayuda del ministro de Suecia de la Argentina, aconsejando hundir sin dejar rastro a los buques argentinos, y, sin embargo, la respuesta del Kaiser ha sido un Mensaje de felicitación al conde de Luxburg.

Regatas en Bilbao

Han comenzado las regatas de yates de vela, organizadas por el Real Sporting Club, Club Marítimo del Abra y Club Náutico de Bilbao, bajo el patrocinio de los Reyes e infantes y diferentes entidades, para disputar la copa de S. M. el Rey y la copa «Clark».

El resultado de las pruebas ha sido el siguiente:

Primera regata.—Balandros de 10 metros. Primer premio, copa de S. M. la Reina doña Victoria Eugenia. Segundo premio, copa de S. A. R. el infante D. Fernando.

1.º «Sogalinda», del conde de Zubiría; y 2.º «Tonino», de S. M. el Rey, patrocinado por el marqués de la Scala.

Segunda regata.—Balandros de ocho metros. Primer premio, copa de S. M. la Reina doña María Cristina, y segundo, copa de S. A. R. el infante D. Carlos. Triunfaron:

1.º «Aloy», de D. Juan G. Gandarias; y 2.º «Gilda II», de D. Angel Peña y Antonio Chavarri.

Tercera regata.—Extraordinaria. Primera prueba de la copa de S. M. el Rey y primera de la copa de oro «Clark», para balandros de siete metros, de construcción nacional.

1.º «Giralda V», de S. M. el Rey, patrocinado por D. Enrique G. Carroaga. 2.º «Narria», de D. Luis Arza; y 3.º «Zunzamegui», de D. Víctor Echevarri.

Además de los expresados, se concede en esta prueba un premio, consistente en una copa, regalo de D. Tomás Urquijo.

Cuarta regata.—Para balandros de seis metros.—Primer premio, copa de S. A. R. la Infanta Isabel; segundo, regalo de la Compañía del ferrocarril de Santander a Bilbao, y tercero, regalo del Real Sporting Club. Vencieron:

Primero, «Quintia», de D. José Luis Arana. Segundo, «Zubia», de Gijón. Tercero, «Gerinelde», de D. José L. Bayo. Cuarto, «Farruce», de D. P. Galindo; y Quinto, «Barandil», del Rey.

No se ha celebrado la regata de la clase de 6,50 metros, por no haberse presentado los balandros del Club Náutico de San Sebastián.

La feria de Soria

El precio del ganado.

Soria, 22.—La feria estuvo extraordinariamente animada. Las cotizaciones fueron elevadísimas.

Se ha hecho una crecida exportación de ganado vacuno para Aragón y Navarra, por carretera, y por ferrocarril para Valencia y Madrid.

El precio medio de las transacciones ha sido el siguiente:

Ganado mular: lechales de cuatro meses, de 300 a 400 pesetas; de quince meses, de 700 a 1.000; de tres años, de 1.000 a 1.500; machos cerrados, de 500 a 600.

Ganado caballar: yeguas cerradas, de 500 a 600 pesetas; caballos cerrados, de 400 a 500; potros lechales, de 150 a 200; de quince meses, de 275 a 300; de treinta meses, de 350 a 400.

Ganado vacuno: terneras de seis meses, de 180 a 200 pesetas; novillos de un año, de 250 a 300; de dos a tres años, de 450 a 500; vacas, de 2 a 26 pesetas arroba; pareja de bueyes, de 1.250 a 1.500 pesetas.

Ganado de cerda: lechones de siete semanas, de 25 a 30 pesetas, y los cerdos mayores, de 23 a 25 pesetas arroba.

INFORMACION DE GUERRA

Cruces

Se concede la cruz blanca de primera clase del Mérito Militar al médico segundo D. Porfirio Garilloti, y permuta de cruces de plata de la misma orden, por otras de primera clase, al oficial tercero de Oficinas Militares D. Narciso Nart.

Matrimonios.

Se conceden Reales licencias para contraer matrimonio al primer teniente de Caballería D. Julián Muñoz Alonso y al oficial segundo de Intendencia D. Francisco Genech.

Destinos.

Mañana se publicará una propuesta de destinos de jefes y oficiales del Cuerpo de Veterinaria.

Suministro de pan.

Se dispone que se implante el suministro del pan que necesitan los generales, jefes y oficiales y sus familias que presten servicio activo en los puntos que existan parques de Intendencia, mediante el pago de su importe.

Colegios.

Designando para el cargo de jefe del detall de los Colegios de Carabineros al comandante D. Manuel Barranco.

Escuelas prácticas.

Se aprueban los programas y presupuestos que han de realizar en el año actual varios regimientos de Infantería, y los de Caballería de Villaviciosa, Sagunto y María Cristina, y el primer regimiento de Zapadores.

NOTAS POLITICAS

Conferencias.

El señor presidente del Consejo recibió en las primeras horas de la noche de ayer la visita del Sr. Sánchez de Toca y la de los ministros de la Guerra y Fomento. Más tarde le visitó también el Sr. Matos.

El Sr. Sánchez de Toca, al salir del despacho del presidente, manifestó que su entrevista no había tenido carácter político alguno. Conversaron acerca de asuntos relacionados con la Junta de Protección a las Industrias nuevas.

Explicación oficiosa.

Como el viaje del Sr. Dato a San Sebastián produjo la natural expectación, los repórters políticos solicitaron del Sr. Dato, antes que éste abandonase la corte, una explicación para satisfacer la curiosidad del público.

El Sr. Dato contestó que el viaje tenía por objeto el aprovechar los dos últimos días de la semana para saludar a S. M. y despachar.

Además deseaba hablar con el señor marqués de Lema de asuntos comerciales de exportación e importación, cuyas gestiones viene realizando hace días.

Añadió que el viaje sería rápido, porque el domingo por la noche pensaba salir para Madrid.

Desde luego opuso la más rotunda y categórica negativa a cuanto pueda relacionarse este viaje con una crisis

El viaje, según afirmaba el Sr. Dato, lo había decidido a última hora por unos telegramas recibidos de Barcelona, en que le hablaban de la alarma que había motivado el caer de algún día.

Aseguró que no llevaba ningún decreto de personal para someter a la firma de S. M.

En la estación del Norte.

En el expreso de las diez de la noche salió para San Sebastián el señor presidente del Consejo, acompañado de uno de sus secretarios particulares el Sr. Espinosa de los Montes.

En la estación se encontraban los ministros de la Gobernación, Marina, Instrucción pública, Gracia y Justicia y Fomento.

Los subsecretarios, directores generales, altos funcionarios de todos los ministerios, algunos senadores y diputados y bastantes periodistas.

Cuanto gestiones hicieron los repórters por obtener alguna declaración de los ministros acerca del viaje del Sr. Dato, fueron inútiles; todos se encerraron dentro de la más absoluta reserva.

En Gobernación.

El Sr. Sánchez Guerra manifestó esta mañana que el presidente del Consejo había pasado por Vitoria con dos horas de retraso; por tanto, no llegará a San Sebastián hasta las dos y media o las tres de la tarde.

Después tuvo un largo despacho con el director general de Correos y recibió muchas visitas, entre ellas la del Sr. Bergamín, que ha venido—decía el Sr. Sánchez Guerra—aunque no era necesario, a prestar de varias de esas cosas que circulan por ahí.

El Sr. Andrade saldrá mañana en el correo para Granada y regresará el día 26.

SUCESOS

Un padre asesina a su hijo.

En la noche del pasado miércoles ocurrió en el pueblo de Morata de Tajuña un horrible crimen que ha impresionado hondamente a aquel vecindario.

Un obrero del campo, apellidado Polo, entró en su casa, de regreso del trabajo, sobre las diez de la noche, y sin que pueda justificarse ninguna causa, asestó a su hijo, que se hallaba durmiendo, una puñalada que le produjo la muerte a los pocos momentos.

El padre criminal, que, según se dice, estaba algo embriagado, se presentó seguidamente a las autoridades, ante las que, con tranquilidad y calma, refirió el suceso.

El juez municipal, D. Alejandro Cosada, después de ordenar el encarcelamiento del confeso parricida, se constituyó con el secretario, D. Eduardo Vázquez, en la casa del crimen, donde practicó las correspondientes diligencias.

El Juzgado de Chinchón se hizo cargo de la instrucción del sumario, habiéndose personalmente, a este efecto, en Morata de Tajuña.

Los médicos forenses D. Angel Jiménez Ya-

gües y D. Federico Romero han practicado la autopsia del cadáver.

Tres mujeres heridas.

Entre Angla Vargas y Dolores Barrio Valero, vendedoras de la Ribera de Curtidores, surgió una acalorada disputa por cuestiones de escasa importancia.

La cosa no podía quedar así, y las hermanas de Angla esperaron a Dolores cerca de la calle de San Cayetano, y cuando la vieron llegar, una de ellas, llamada Natividad, se adelantó y dió un estacazo a Dolores. Contestó ésta, y poco después, como llovidos del cielo, acudieron a tomar parte en la refriega las hermanas Lucía, Isabel, Francisca y Angla Vargas; el novio de una de ellas, dependiente de una guardiacarros próxima; el esposo de otra y la madre de Dolores, llamada Teresa Valero.

Aquello fué una verdadera batalla campal, a la que pusieron término unos soldados de Ingenieros que pasaron por el lugar del suceso.

Dolores Barrios, su madre, Teresa Valero, y Natividad Vargas, fueron asistidas en la Casa de Socorro de heridas de pronóstico reservado.

Las demás pasaron al Juzgado.

Espectáculos para hoy

COMEDIA.—A las diez, Nieves de la Sierra LARA. — A las diez y cuarto, Mamá y Los ojos de luto.

APOLO.—A las seis y media, Maruxa. A las diez y cuarto, El Tesoro.

PRICE.—A las seis y media, También la corregidora es guapa.

A las diez y media, La Generala.

COMICO.—A las diez y cuarto, Ministerio de Estrellas y La venganza de la Petra o Donde les dan las tamen.

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 cabezudos. A las once y tres cuartos, El corte de genio MARTIN. — A las seis, Música, luz y alegría.

A las siete y cuarto, La alegría de la huerta. A las nueve y cuarto, El puñao de rosas. A las diez y media, La costilla de Adán.

A las once y tres cuartos, La cara del ministro.

GRAN TEATRO.—Palacio del cinematógrafo, de 6 a 1 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 agradabilísima.

IMP. DE MARTÍNEZ DE VELASCO. PIZARRO, 15

El hijo de la parroquia

FOR

CARLOS DICKENS

(CONTINUACIÓN)

última a media vez al señor Brunlew—. Mañana por la mañana no vendrá; yo le he visto vacilar; ha sido usted engañado, amigo mío.

—Juraría que no—repuso el señor Brunlew con calor.

—Y yo juraría por mi cabeza que es un bribón—replicó Grinwig.

—Veremos—dijo Brunlew reprimiendo su cólera.

—Sí, veremos—repitió Grinwig con sonrisa irónica—, veremos.

Quiso la casualidad que en aquel momento entrase la señora Bedwin llevando en la mano un pa-

quete de libros que Brunlew había comprado por la mañana en la misma librería que ha figurado ya en esta historia. Lo puso sobre la mesa, y cuando iba a salir del gabinete, le dijo Brunlew:

—Haga usted entrar al dependiente, señora Bedwin. Tiene usted que llevarse una cosa.

—Ya se ha ido—contestó la señora Bedwin.

—Llémele usted en seguida—replicó Brunlew—le necesito. Ese libro no es malo y estos no están pagados todavía. Además, debe llevarse algunos otros.

Corrió en seguida la anciana a la puerta, y haciendo salir a Oliverio por un lado de la calle y a la criada por el otro, empezaron todos a llorar al dependiente. Pero éste se hallaba ya muy lejos y nada oyó, volviendo Oliverio y la criada sofocados sin haber conseguido su objeto.

—Este me contraría—dijo Brunlew—. Tenía grande empeño en que estos libros quedasen pagados esta misma noche.

—Mande usted el importe por conducto de Oliverio—dijo Grinwig con tono burlón—; él lo entregará escrupulosamente.

—Sí, señor; déjeme ir—contestó Oliverio—; le aseguro a usted que irá volando.

El anciano había pensado no dejar salir a Oliverio bajo ningún pretexto; pero como Grinwig tosió con aire malicioso, resolvió Brunlew encargar esta

comisión al muchacho para probar de esta manera a su amigo que sus sospechas eran infundadas.

—Sí, es necesario ir, amigo mío—dijo Brunlew a Oliverio—; los libros están encima de una caja al lado de mi mesa; ve a buscarlos.

El muchacho, muy satisfecho de poder servir de alguna cosa, volvió en seguida con los libros debajo del brazo, y esperó, gorra en mano, las órdenes de Brunlew.

—Dirás que llevas estos libros de mi parte, y que vas a pagar las cuatro libras y media que debo. Aquí tienes un billete de cinco; te devolverán diez chelines.

Al decir estas palabras, Brunlew miraba fijamente a Grinwig.

—No tardaré diez minutos—dijo Oliverio con viveza.

Y después de guardar el billete en su bolsillo, abrochóse la chaqueta, colocó cuidadosamente los libros debajo del brazo, hizo un respetuoso saludo y salió. La señora Bedwin le acompañó hasta la puerta para indicarle el camino más corto, el nombre del librero y el de la calle, y después de recomendarle que se abrigara bien, dejóle marchar.

—¡Pobre muchacho!—dijo el ama de gobierno siguiéndole con la vista—. No sé por qué hubiera querido que no saliese.

En aquel instante, el muchacho llegaba a la es-

quina. Antes de doblarla volvió la cabeza para hacer una señal de despedida. Correspondióle la señal, cerró la puerta y entró en su cuarto.

—Véamos—dijo Brunlew, sacando su reloj y colocándolo sobre la mesa—. Estará de vuelta dentro de veinte minutos o antes. Aún no habrá anochecido.

—¿Creo usted formalmente que volverá?—preguntó Grinwig.

—¿Lo duda usted?—repuso Brunlew sonriendo.

—Sí, yo lo dudo—repitió, descargando un puñetazo sobre la mesa—; el muchacho lleva un vestido nuevo, debajo del brazo algunos libros de valor, y en el bolsillo un billete de cinco libras esterlinas. Sin duda irá a dar un alegrón a sus antiguos compañeros los ladrones, y todos se burlarán de usted. Consiento en que me corten la cabeza si vuelve a poner los pies aquí.

Al pronunciar estas palabras acercó su silla a la mesa, y los dos amigos, fija la vista en el reloj, guardaron profundo silencio. Bueno será observar, porque importa para la mayor inteligencia del caso, que aunque Grinwig no tenía malos sentimientos, y hubiera sentido en el alma que engañasen a su amigo, deseaba de todo corazón que Oliverio no volviese; ¡Tan llena está de contradicciones nuestra pobre naturaleza!

(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, 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, Sabanita, 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-Saïd, 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 Indígenas 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, a 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 Espartal, 1.249; Cabo San Vicente, 1.817; Cabo San Antonio, 1.991; Cabo Queje, 1.691; Cabo Peñas, 1.691; Cabo Palos, 1.697; Cabo Trafalgar, 1.518; Cabo Ortegá, 1.453; Cabo Creus, 1.421; Cabo Prior, 1.026; Cabo Silleira, 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.

Vickers, sons and Maxim Limited

Oficina en Londres: 32, Victoria Street, S. W.—Constructores de buques de todas clases tanto de guerra como mercantes, máquinas marinas, blindajes, artillería de todos calibres para el Ejército y la Marina, cañones de tiro rápido de los sistemas Vickers, Maxim, etc., ametralladoras y municiones.—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 Scheffeld (River Don Works); fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Erith y Crayford; fábrica de cañones de fuego rápido y ametralladoras, morteros 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 ametralladores de Stockholm (Suecia); laboratorerie de cartuchería en Dartford; fábrica en North Knot, para proyectiles; polígonos de Eskmesla y Eynsted.—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; «Sensibel» y «Ski nischer» crucero tipo de «Scout» clase de 2.900 toneladas y 17.000 caballos; «Dominion», buque de combate de 16.350 toneladas y 18.000 caballos; «King Alfred», crucero de primera clase, de 14.100 toneladas y 30.000 caballos; «Vengeance», buque de combate de primera clase, de 12.950 toneladas y 13.500 caballos; «Hogues», 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.

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 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

Pídanse BOLETIN con detalles y visítense 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 le soliciten, y en la cuantía que cada una fije de antemano. 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 siniestro 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 partícipe, 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 a Montevideo y Buenos Aires, y los tres restantes, realizan el mismo itinerario, con escalas en Santos a la ida y al regreso.

Salidas de Barcelona cada veinte días.

Agencia en Madrid: Sr. D. Gustavo Lespes, Caimán, 14.

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

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.

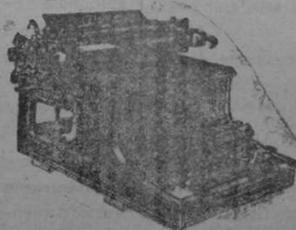
LA MEJOR MAQUINA PARA ESCRIBIR

Usad para escribir limpio la maquina

Comparad la escritura de la maquina

YOST

No tiene cinta.



YOST

con todas las demás.

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