

DIARIO DE LA MARINA

Periódico Independiente

Año XLIX

Redacción y Administración: Peligros, 3, antio. dcha.-Tel. 2.931.

Madrid, Viernes 9 de Marzo de 1917.

DOS EDICIONES DIARIAS

NÚMERO 14.787

Por tierra y por mar

Existe un íntimo enlace y conexión entre las actividades productoras terrestres y marítimas, que al convertirse en riqueza pública se determinan por medio de los transportes. Por eso el secreto de la prosperidad nacional consiste en poseer abundantes vías férreas y nutridos servicios de navegación.

Con esos dos factores ninguna nación laboriosa se queda rezagada en el movimiento de avance internacional; pero es menester no solamente una constancia durable para crear, transformar y llevar lejos los productos del suelo y de las industrias, sino una voluntad sólida para aplicar bien tan valiosos elementos.

La actuación de ellos debe ser la base fundamental de toda política inteligente. Por tierra, caminos vecinales, carreteras, vías férreas y fluviales; por mar, flotas mercantes, escuadra, Marina de recreo, flotillas de pesca.

De ese modo, por la orientación terrestre, el agricultor se convierte en productor, el productor en industrial, el industrial en comerciante, el comerciante en banquero, y por la orientación marítima el hombre de mar pasa de pescador y marino a marino de guerra, a yachtsman, a naviero, a armador, a negociante de altos vuelos.

Es un error creer que deben estar aisladas las actividades terrestres y marítimas, que, lejos de vivir divorciadas y antagónicas, deben, por el contrario, compenetrarse, identificarse, relacionarse en un ideal común que es el en grandecimiento de la patria, que puede conseguirse con tanta mayor facilidad y rapidez cuanto más íntimo sea el enlace y la afinidad de sus relaciones armónicas.

El borriquillo rústico, la pesada carreta rural, el carro del trajinante, el camión, los vagones ferroviarios, ¿quién puede negar que son en el ambiente de la tierra firme elementos tan importantes para la producción, la industria y el comercio como lo son en el marítimo la gabarra, el falucho, el barco trainero, el vapor de pesca y los grandes buques de carga? Por consiguiente, dando a cada elemento su significación propia y su aplicación adecuada, se comprende en seguida que unos y otros, los terrestres y los marítimos, son manifestaciones distintas, pero obedientes a un fin primordial, que es el desarrollo de la riqueza pública. Obtenida ésta, se disfrutan, por añadidura, la libertad, la independencia y el prestigio en la política mundial de las grandes nacionalidades.

Los transportes terrestres y marítimos son hoy el eje de las naciones, y con la fuerza militar y naval que defienden la Patria y protegen el comercio, constituyen la expresión preponderante de la energía nacional, que debe aspirar a la cooperación de sus recursos morales y materiales en la colosal empresa internacional de asegurar el progreso de la civilización, garantizando la inviolabilidad del derecho y de la vida humana.

Nuestro país, que ha sido de los primeros en efectuar esa cooperación, ha ejercido un dominio casi mundial, y en la marcha civilizadora de la Humanidad ha dejado trazada una estela luminosa, cuya huella no pueden borrar los desastres y los infortunios determinados por generaciones equivocadas en su orientación.

Y por eso España, lo mismo cuando no se ponía el sol en sus dominios como al quedar recluida en el solar nacional, ha conservado una inmensa influencia moral que puede permitirle recobrar sus pristinas energías si vuelve a encauzar su política en el sentido del enlace y compenetración de sus actividades terrestres y marítimas, dejando discretamente a un lado los retorcimientos de éxito fugaz para concentrar su atención en la obra reconstructora de los campos y de los mares; aumentando su producción, organizando los medios de transporte, haciendo valer sus impulsos, y en una palabra, dándose perfecta cuenta de su papel en la esfera de lo nacional y en la de lo internacional.

La grave crisis que España ha experimentado perdiendo sus emporios y soberanías coloniales ha determinado saludables estímulos y puede fundadamente abrigarse la grata esperanza de que España vuelva a ser en el mundo una gran Potencia continental y naval, cuyo concurso sea apetecido para la mejor resolución de los magnos problemas mundiales.



Grupo de enfermeras de la Cruz Roja inglesa ante sus ambulancias automóviles de urgencia

DETALLES DEL DESASTRE

El temporal en Andalucía

Las líneas, interrumpidas.—Servicios en automóvil.

Cádiz, 9.—De madrugada regresaron de El Portal al jefe de la estación de Cádiz, D. Antonio Vilches, y el inspector de ferrocarriles Sr. Fernández, que no pudieron pasar más allá del Puerto de Santa María, donde la línea está interrumpida en una extensión de seis kilómetros.

El expreso de Madrid está detenido cerca de Sevilla, desde donde los viajeros se han trasladado a los pueblos cercanos en coches, carros y caballerías.

El temporal ha formado extensas lagunas, especialmente en los términos de Cabezas, Alcantarilla y Lebrija.

A Conil, Vejer, Tarifa y Algeciras se envía el correo en automóviles.

Un abordaje.—El «Reina Victoria Eugenia», con averías.—Otras noticias.

Cádiz, 9.—Ha entrado el trasatlántico «Reina Victoria Eugenia» para reparar pequeñas averías que se causó al chocar en el puerto de Gib. altar con un vapor italiano.

Esta mañana desembarcaron algunos pasajeros, que dieron detalles del molesto temporal que corrió el barco.

En el Estrecho la lucha con los golpes de mar fué verdaderamente ruda.

Según las últimas noticias el tiempo tiende a mejorar.

El Guadalete arrastra numerosos animales muertos.

Más de 12 pueblos de la provincia continúan incomunicados.

Llegada del tren mixto.—Salida del expreso.—Llegada de viajeros de Málaga y Algeciras.—Noticias desconsoladoras.

Cádiz, 9.—Ha llegado de Sevilla, con una hora de retraso, el tren mixto.

Ahora sale el expreso.

En las proximidades de Espelúy hay varios trenes detenidos.

En vapores y en automóviles han llegado muchos viajeros de Málaga y Algeciras.

Se sigue recibiendo noticias de que los destrozos ocasionados son de más importancia de lo que hasta aquí se ha dicho.

Estragos del temporal.—Barcos perdidos.—Petición de socorros.

Algeciras, 9.—Ha cesado el temporal, y hoy luce un sol espléndido.

No se recuerda aquí temporal semejante.

La vía férrea está inundada en San Roque, impidiendo el paso de los trenes.

El huracán ha arrancado la techumbre de los depósitos de la estación, estando a punto de volcar uno de los trenes.

A consecuencia del temporal se han perdido siete grandes buques en la bahía de Gibraltar. Unos se hundieron y otros fueron arrastrados a la playa por el oleaje.

En Tarifa alcanzó el agua en la población un metro cuarenta centímetros de altura, calculándose las pérdidas en 100.000 pesetas.

En esta bahía se han refugiado numerosos buques.

La región está totalmente arruinada.

Se han solicitado recursos del Gobierno.

El velero inglés que embarrancó en la playa de San Pedro se ha perdido totalmente. Denominábase «Glennawor», y se dirigía a Terranova con cargamento de sal.

El desbordamiento del Guadalquivir. Sevilla, 9.—Se ha desbordado el Guadalquivir.

vir por sus dos orillas, inundando varias calles de la ciudad.

La iglesia de San Marcos sigue hundándose.

Se ha hundido también otro trozo de puente del Guadaira.

La Benemérita, Guardia municipal y Seguridad auxilian a los vecinos.

Las noticias de los pueblos son desconsoladoras.

La situación en Rusia

Dos factores importantes contribuyen a que no sepamos lo que ocurre en el inmenso Imperio del Zar: la enorme distancia y una reserva impenetrable que guardan sus elementos directores. Es la última tan severa, que personas recién llegadas de San Petersburgo no saben mucho más que nosotros de cuál es el verdadero espíritu del pueblo moscovita.

Sin embargo, saltan a lo mejor chispazos de luz que alumbran, aunque débilmente, en medio de esa obscuridad.

La Duma, en cuyo seno se han levantado voces de protesta contra una situación que va siendo intolerable, ha caído en desgracia de los consejeros del autócrata y será disuelta en breve, no habiendo otras elecciones hasta el otoño de 1918.

En el Senado (Consejo del Imperio) se atacó al Gobierno por su mala gestión en el asunto de los aprovisionamientos y de los transportes, aceptando la Cámara esa moción por unanimidad, sin temor a ponerse enfrente del Gabinete.

Es decir, que las únicas válvulas por donde puede manifestarse el disgusto público se han abierto para dar paso a demandas muy razonadas, si bien nada satisfactorias para los responsables de lo que sucede.

En cuanto a lo que se proponen los que se hallan a la cabeza de la nación, existen indicios claros de que no hay esperanzas de una modificación de conducta.

Los preparativos militares siguen con febril actividad, y un ukase ordena al ministro de Hacienda que emita bonos del Tesoro por la suma de 8.000 millones de rublos.

Rusia, por lo tanto, se mantiene fiel a sus principios, y luchará como los demás aliados en esta primavera, sin reparar en sacrificios ni tener en cuenta sus quebrantos del año anterior.

Hay datos suficientes para estimar en medio millón de bajas las sufridas por el ejército de Brusiloff en Wolhynia, Galitzia y Bucovina. El gasto de material y municiones debió allí ser inaudito.

Las pérdidas humanas podrán ser reemplazadas hasta cierto punto, pues no prestan igual servicio hombres bisoños que soldados instruidos; pero el material es otra cosa, y nadie considera fácil tarea el reponerlo.

Buen prueba de que el Estado Mayor alemán no considera resuelto el problema de Oriente es que tiene allí más de la tercera parte de sus unidades y obliga a los austríacos a que no retiren fuerzas, para que no se repita la sorpresa de Junio.

El vencimiento de Rumania fué una gran

ventaja para los dos Imperios, que les permitió acortar sus líneas y situarse en el flanco izquierdo de sus temibles enemigos, lo que fija en mala posición estratégica a las reservas rusas; mas la cantidad de tropas no es un obstáculo apreciable para los generales del Zar, que dispondrán siempre de la superioridad numérica.

El problema reside, en consecuencia, en el material, y ese factor nadie puede apreciarlo, porque durante el invierno el rendimiento del transiberiano y del puerto de Arkángel no habrá sido muy grande. De los recursos propios es sabido que poco puede sacarse.

En balance final podemos decir que hay deseos de cumplir; que existen soldados mejores o peores; que se busca dinero, y si no se encuentra, lo dará Inglaterra; pero que es dudoso se disponga del material bélico suficiente para una ofensiva a fondo que ponga en un apuro a las aguerridas tropas austro-alemanas que guardan el frente del Báltico al mar Negro en unión de algunos búlgaros y turcos.

M. J.

Las subsistencias

Declaraciones del gobernador.

Interrogado acerca de este asunto por los periodistas, dijo el Sr. Rosselló y Pastors lo siguiente:

«Ya he puesto las oportunas comunicaciones a los alcaldes de varios pueblos de esta provincia para que faciliten las cantidades de trigo necesarias, al precio de tasa, e inmediatamente serán impuestas las multas a los que incurran en delito por esta causa, sin tener por ello en cuenta que nos hallamos en período electoral, pues ya tengo la autorización necesaria de la Junta central de Subsistencias.

Las primeras multas que harán efectivas—prosiguió el gobernador—son tres, de 500 pesetas, impuestas a otros tantos vecinos del pueblo de Parla, que sacaron trigo fuera de la localidad sin el permiso correspondiente.»

Como final de su conversación con los reporteros, dijo el gobernador que las cantidades de trigo afectas a la incautación son el 54 por 100 del sobrante que existe en los pueblos, en vez del 6, como equivocadamente se ha dicho.

El carbón detenido.

Oviedo, 9.—El director de las minas de Mieres ha visitado al gobernador, para anunciarle que dentro de breves días tendrá que suspender los trabajos, a causa de la aglomeración de carbones, motivada por la falta de material ferroviario para su transporte.

El gobernador ha conferenciado con el director de los ferrocarriles económicos, para tratar de solucionar el conflicto, que, en parte, se debe a la lentitud con que se descargan los vapores.

Revoluciones en América

El jefe de los rebeldes cubanos, capturado.

La Habana, 9.—Las tropas del Gobierno han capturado al ex presidente de la República Gómez, hoy jefe de los rebeldes. También ha sido apresado todo su Estado Mayor.

Desaparición de Villa.

París, 9.—Dica Le Gaulois que el general insurrecto Villa ha desaparecido de Méjico y que allí se asegura que se encuentra en el Japón.

Organizaciones marítimas

Grandes son los trastornos producidos a la industria nacional por las derivaciones de la guerra; pero la mayor parte se reflejan en el aspecto marítimo, y no hay sino contemplar el estado lastimoso a que han llegado la navegación libre y la de cabotaje, por efecto de la desorganización en que están los transportes marítimos.

Las esperanzas de que tan triste situación pueda remediarse son cada vez menores, y aun cuando los Poderes públicos hacen cuanto está a su alcance para aminorar los daños, éstos son de tal intensidad que resultan ineficaces todos los auxilios.

Las estadísticas acusan ya el influjo que nuestra precaria situación marítima determina en la producción y en la industria nacional, y ello implica merma considerable en la riqueza del país, pues aun cuando el crédito de éste no se ha resentido, la carestía de las subsistencias y la escasez de otros elementos necesarios al movimiento fabril da lugar a un desequilibrio peligroso en las transacciones.

El movimiento de barcos ha decrecido en los puertos y nuestra bandera ya no se pasea en los mares. El personal marítimo, lleno de abnegación y patriotismo, sufre las consecuencias del estancamiento del tráfico; el comercio, con las perturbaciones internas y externas de los transportes, así marítimos como terrestres, experimenta quebrantos que con nada se compensan, y la crisis general empieza a hacerse crónica para todos los intereses de la Nación.

Pero la vida de las industrias de mar, aun cuando precaria, no debe interrumpirse, porque ello equivaldría a resignarse con la fatalidad; así es que, con inconvenientes o sin ellos, debe hacerse todo lo posible por que los tráficos se prosigan, evitando su completa desorganización.

No hace mucho se habló de las ganancias extraordinarias que realizaban las Compañías navieras; pero la realidad se ha encargado muy pronto de desmentir esos juicios apasionados, poniendo en su lugar las cosas, y ya se está viendo que el ejercicio de las industrias de mar, principalmente las de navegación, constituyen una ruina para las Empresas y un sobresalto para el personal marítimo.

Aun cuando la causa determinante de tales contratiempos es la campaña submarina, hay que poner también en la balanza la depresión general de los negocios, pues si el flujo y reflujo del intercambio mercantil no estuviese reducido a su más mínima expresión, nuestros barcos y nuestras tripulaciones mercantes no estarían en esa especie de inacción forzosa en que actualmente se encuentran.

Los momentos presentes son de mucha gravedad para la existencia de las industrias nacionales, y debe establecerse una especie de tecto de codos para que todas las fuerzas vivas del país se compenentren, aúnen sus esfuerzos y se inspiren en el más acendrado patriotismo, y que pueda pasar esta precaria situación con los menores perjuicios.

Al terminarse la guerra se producirá un movimiento de aglomeración de energías, que puede ser en algunas orientaciones tan oprimidas que determine verdadera asfixia de algunas; pero si un orden metódico previene esos impulsos podrá regularizarse la renovación y servir para encauzar las producciones y los tráficos en firme que restablezcan la normalidad económica, productora e industrial que teníamos antes de estallar el conflicto internacional.

Las que menos pueden desorganizarse son las industrias de mar, porque ellas están vigorizadas con la savia de todas las otras industrias del país, por cuya razón interesa mucho conservar su mecanismo funcional en términos que pueda estar en aptitud de restablecer los movimientos en la primera oportunidad favorable que se presente.

La opinión y los Poderes públicos deben preocuparse mucho de estos aspectos de la crisis general que la Nación está experimentando; pues si se logra conservar la conexión entre las fuerzas vivas del país, la gravedad de esa crisis podrá ser fácilmente compensada; pero, en caso contrario, costará mucho tiempo y muchos esfuerzos borrar la huella de los actuales desastres económicos.

Tengamos fe en nuestros propios recursos y en el mejor estado posible la disponibilidad del instrumento para el tráfico, que es: por mar, la navegación de altura y de cabotaje, y por tierra, la facilidad de comunicaciones y transportes; pues mientras unos y otros se sostengan podrá abrigarse la legítima esperanza de una compensación reparadora de los presentes males.

A. S.

EN EL CONTINENTE

La guerra europea

Las operaciones en Francia

Posiciones recuperadas.

París, 9.—En la Champagne, después de intensa preparación de artillería, las tropas francesas consiguieron conquistar la mayor parte del saliente ocupado por los alemanes el 15 de Febrero entre la Butte du Mesnil y Maisons de Champagne.

Han quedado en poder de los franceses cien prisioneros, entre ellos dos oficiales.

En la orilla izquierda del Mosa los tiros de la artillería francesa han destruido las organizaciones alemanas entre la cota 301 y el bosque de Avocourt.

En Alsacia las baterías francesas han cañoneado y dispersado un fuerte destacamento alemán al Sur de Cernay.

Cañoneando trincheras.—Actividad aérea.—Lucha en el aire.

Londres, 9.—No ha cambiado la situación en las últimas veinticuatro horas.

Nuestra artillería apagó los fuegos de las baterías enemigas que bombardeaban Ypres.

Hemos cañoneado de nuevo las trincheras alemanas al Oeste de Messines.

El día 6 hubo considerable actividad aérea, llevándose a cabo por nuestros aparatos mucha labor útil de reconocimientos.

Se arrojaron numerosas bombas sobre los acantonamientos y refugios alemanes.

El enemigo hizo, sin éxito, un decidido esfuerzo para detener nuestra labor, haciendo salir un gran número de sus aparatos.

Durante el día hubo numerosos combates aéreos, en los que fueron derribados tres aparatos enemigos, y obligados a tomar tierra con averías por lo menos otros tres.

De los nuestros fueron derribados cuatro, y faltan otros siete.

Tranquilidad relativa.

Berlín, 9.—Debido a la atmósfera espesa y tormentas de nieve hubo poca actividad en la mayor parte de los frentes.

A raíz de algunos avances exploradores entre el Somme y el Oise, apresamos a 17 soldados entre franceses e ingleses, y cogimos varias ametralladoras.

Las operaciones en Rusia

Tranquilidad.—Un tren descarrillado.

Berlín, 9.—No ocurrió nada digno de mención.

Entre Wilejka y Molodeczno hicimos descarrillar, por medio de bombas, un tren.

Los Emperadores de Austria en Budapest.

Viena, 9.—El Emperador Carlos y la Emperatriz salieron ayer tarde para Budapest en compañía del ministro de Negocios extranjeros.

El Emperador Carlos ha recibido allí en audiencia a los obispos albaneses Bumel y Golsten.

Los obispos ofrecieron al Emperador el homenaje del pueblo albanés y de sus diócesis.

El Emperador se mostró satisfecho ante las declaraciones de los obispos, y les prometió benevolencia y protección para Albania.

Las operaciones en Italia

Acción de la Artillería.—Ataques rechazados.

Coltano, 9.—En el frente del Trentino, el día 7, a pesar del mal tiempo, han tenido lugar acciones violentas de artillería, especialmente en la zona del valle del Adigio.

Se señalan pequeños encuentros de infantería entre Lumone y Spera (valle Sugana), en las cuencas del río Felizon (Alto Boite) y valle de Sexten (Drava).

El adversario fué rechazado en todas partes.

En el frente Giulia no hay ningún acontecimiento importante que señalar.

Ataques rechazados.

Viena, 9.—En el Tirol y en distintos sectores se libraron combates con buen resultado para nosotros.

Un destacamento enemigo que atacó nuestras posiciones en el arroyo Maeso fué dispersado.

Dos ataques emprendidos por el enemigo durante la noche pasada contra nuestras trincheras del sector de Cosella fracasaron por completo.

Un asalto enemigo contra nuestras posiciones del monte Solf fué rechazado por nuestra infantería.

La liberación de Rumanía

Ofrecimientos al príncipe Carol.

Jassy, 9.—El príncipe heredero Carol, que regresa de Rusia, dice que el Z. r. le dispensó una acogida afectuosísima, y que en todas partes recibió seguridades de que Rumanía será apoyada con cuantas fuerzas sean menester para que realice sus ideales.

He hablado con el general Castelneau, con lord Milner, con los jefes militares rusos, y todos—dice—agradecen y aprecian nuestros sacrificios.

Los frentes secundarios

Éxitos británicos en Mesopotamia.

Londres, 9.—El parte oficial de Mesopotamia dice que los turcos han evacuado las posiciones de Halji.

Los ingleses hallaron desocupado Ctesifon. Persiguieron fuerzas que vivaqueaban el martes en Bawi, a 22 kilómetros de los arrabales de Bagdad.

Un Cuerpo de Ejército en peligro.

Petrogrado, 9.—Dice el crítico militar del *Rietch* que la situación del sexto ejército turco es difícil, pues se encuentra entre las fuerzas inglesas y rusas.

El general Baratoff amenaza ya con entrar en Mesopotamia para unirse con las tropas británicas que están cerca de Bagdad, cuya suerte se resolverá muy pronto.

Las tropas turcas, agotadas por el envío de refuerzos a Europa, no esperan ya ayuda de Alemania y están desmoralizadas por la táctica alemana, que consiste en emplear a los turcos en todos los puntos difíciles.

Cree el *Rietch* que el enemigo no podrá detener el avance de Baratoff.

Los aliados en Salónica.

Londres, 8.—En la Cámara de los Comunes, Mr. Churchill, al discutirse la petición de créditos para un Ejército de cinco millones de hombres, dijo que el Cuerpo expedicionario de Salónica es insuficiente; que el compromiso de honor que liga a los aliados con Venizelos no puede ser descartado, y que es necesario reforzar la expedición con ayuda de las reservas de hombres de las posesiones asiáticas, especialmente de la India.

Mr. Churchill pidió que el Imperio ponga en el Ejército de Salónica los refuerzos que le ofrecen sus poblaciones indígenas, e invitó al Gobierno y a la Cámara a no proceder con retraso, como en 1916.

A este discurso contestó Bonar Law, declarando que le es imposible al Gobierno exponer sus intenciones por lo que se refiere a las tropas de Salónica.

No podemos declarar si se trata de una ofensiva o de una defensiva, pues esto es lo que querrían saber los alemanes, ni tampoco podemos explicar si la expedición de Salónica está encargada de una de las operaciones vitales de la guerra. La Cámara debe recordar que nosotros tenemos aliados y que la política seguida no puede ser solamente la política del Gobierno británico. Aun suponiendo que la expedición constituyera un error, sería imposible proceder de otro modo que como lo hemos hecho. Fué necesario obrar de acuerdo con los aliados, y la expedición nos impone obligaciones que debemos cumplir. Si se retirara la expedición, Grecia sería invadida, toda la península balcánica caería en manos del enemigo y todos los que han ayudado a los aliados quedarían a merced de los alemanes.

Es natural que la Cámara desee una discusión, y «ésta» no es posible y no la tendremos, a menos que la reclamara una gran mayoría; pero ni aun en sesión secreta crea el Gobierno que se debe tratar este asunto. Evidentemente, la expedición balcánica absorbe un tonelaje considerable; el Gobierno se da perfecta cuenta de ello. Los aliados, interesados en Grecia y en la península de los Balcanes, no han tenido siempre la misma opinión acerca de la política que hay que seguir allí; pero ya se ha dado un gran paso para la unidad de criterio.

MINAS Y SUBMARINOS

LA GUERRA EN EL MAR

Mr. Carson explica cuál es el papel de la Marina británica.

Londres, 9.—Sir Edward Carson, primer lord del Almirantazgo, dijo en el discurso que pronunció en el Club de Aldwych que la flota británica se encuentra frente a nuevos problemas de carácter crítico, vitales para la conservación de la supremacía británica en los mares, y que estos problemas aun no habían sido resueltos satisfactoriamente, y que Inglaterra tenía que vérselas con un enemigo que despreciaba todos los sentimientos humanitarios, fruto de tanto siglo, encerrados en nuestra ley internacional; pero que creía en la virilidad de la raza británica se afirmaría en cualquier situación, cuando nuestro pueblo supiera lo que ésta tenía de equivocado. Mientras él estuviera en el Almirantazgo, la Marina tendría amplio campo, y la nación debía tener confianza en la flota británica.

Añadió que el papel de la Marina británica era resolver problemas nuevos e importantes para la situación naval de la Gran Bretaña.

Todos estos problemas no han tenido aún solución. No faltan aficionados a estrategias que creen que se debe arriesgar el todo por el todo en un gran golpe. No podemos permitirnos ese riesgo, pues si fracasara, supondría el fin del Imperio británico.

Creía que aun serían tomadas medidas más energicas para acabar con las indiscreciones;

pero que el Gobierno hacía lo menos posible por causar incomodidades a la nación. Si con seguimos disminuir la amenaza será fácil relajar las restricciones; pero nunca consentiría en que se aumentase la naturaleza de los asuntos, con lo cual de repente se enteraría el público de que estábamos en una situación que nunca habíamos previsto, y en esto debemos de insistir, cualquiera que sea lo que pueda hacer Alemania.

Los submarinos no son sólo la única dificultad; pues, a su modo de ver, la misma presentan las minas. Antes era peligrosa la colocación de minas, pero no era nada comparado con la actualidad, porque los submarinos son empleados no sólo para hundir buques, sino también para colocar minas, y pueden seguir a los barcos limpiaminas, y a medida que éstos las van quitando, pueden ir colocando otras, sin que aquéllos lo conozcan o lo sospechen. Han sido colocadas minas hasta en el Cabo de Buena Esperanza, golfo de Adén y Colombo.

Al empezar la guerra teníamos 150 barcos de pequeño tonelaje dedicado al servicio de patrullas, y ahora tenemos unos 3.000, lo que da idea del gigantesco esfuerzo hecho por nuestra marina.

El «Times» reconoce que la amenaza es seria.

El corresponsal naval del *Times* dice, discutiendo el número de entradas y salidas se manan en los puertos británicos, que las cantidades publicadas en los dos últimos informes semanales ponen de relieve que la situación, en general, sigue mejorando.

Las pérdidas ocasionadas por submarinos o minas muestran un ligero aumento en cuanto se refiere a los barcos pequeños, mientras que las llegadas y salidas han aumentado considerablemente durante la quincena a que se refieren las estadísticas.

La cifra indicada por sir Edward Carson, de que serían 3.000 los barcos que atravesasen la zona peligrosa en aguas inglesas, ha sido una estimación demasiado baja. Está claro que, con arreglo al número de barcos que atraviesan la zona del bloqueo, las pérdidas son relativamente pequeñas. Pero no puede negarse que la amenaza es seria, al par que el daño causado es poco en proporción con la cantidad de tonelaje contra la cual va dirigida la campaña.

Los submarinos torpedean en el Mediterráneo 15 barcos con más de 40.000 toneladas.

Berlín, 9.—En el Mediterráneo fueron hundidos ocho vapores y siete veleros, con más de 40.000 toneladas en total; entre ellos: 19 de Febrero, un transporte cargadísimo, de unas 8.000 toneladas, cerca de Portofranco; el 20 de Febrero, el vapor noruego «Dora Vore», de 2.760 toneladas, con carga general de Génova a Londres; el 22, cuatro veleros, con carbón y víveres para Italia; el 24, al Sur de Creta, un transporte de unas 8.000 toneladas, armado con un cañón de 15 centímetros y escoltado por pesqueros, y el vapor griego «Lioulis», de 2.918 toneladas, con semilla de algodón para Inglaterra; el 26, el vapor inglés armado «Clan Farquhar», 5.858 toneladas, con algodón y yute para Inglaterra; el 27, el vapor inglés armado «Brodmore», 4.071 toneladas, con carne congelada para Inglaterra. Un capitán y dos maquinistas fueron hechos prisioneros.

Las pérdidas francesas en la última semana.

París, 9.—El balance de los navios comerciales perdidos y salvados durante la semana que terminó el domingo 4 es como sigue: Entrada de buques mercantes de todas las nacionalidades, de tonelaje superior a 100 toneladas, en puertos franceses, exclusión hecha de barcos de pesca y cabotaje, 859.

Buques mercantes hundidos por submarinos o minas: hasta 1.600 toneladas, 1; superiores a 1.600 toneladas, 1.

Buques mercantes franceses atacados por submarinos, ninguno.

Barcos de pesca franceses hundidos, 16.

Inglaterra y la navegación holandesa.

La Haya, 9.—El Trust Ultramarino holandés comunica que el Gobierno británico había permitido de nuevo a algunos buques holandeses ir a los Estados Unidos por Halifax, sin necesidad de tocar en puerto inglés.

Dice la Oficina de la Presa holandesa que ni el Trust Ultramarino holandés ni las casas armadoras han hecho concesión alguna a cambio de la nueva regulación de permitir a la navegación holandesa navegar sin tener que entrar en puertos ingleses.

Los que se ahogaron en el «Oceania».

Berlín, 9.—A bordo del transporte de tropas italiano que iba a Salónica, hundido en el Mediterráneo el 15 de Febrero, se encontraban, según declaraciones de dos soldados recogidos por el submarino alemán, un general, tres coroneles, dos comandantes y 1.000 soldados de tres regimientos diferentes, que se ahogaron todos con la gran marejada reinante.

Barcos para Inglaterra.

Londres, 9.—Según el *Commerce of New York*, la Compañía Cunard ha encargado últimamente en América la construcción de 18 buques, algunos de los cuales serán construidos en los astilleros del Pacífico.

Se dice que otra Compañía británica piensa adquirir doce grandes barcos.

Los barcos de la Cunard serán de 7.500 a 12.500 toneladas.

Los encargos han sido hechos a los astilleros de Bethlehem Steel, Todd, Sun y otras Compañías.

NUEVAS COMPLICACIONES EN TORNO DE LA GUERRA

Los Estados Unidos contra Alemania.

Medidas contra los obstruccionistas.—Acusaciones contra los pacifistas.

Washington, 9.—El partido demócrata se ha reunido en Asamblea, acordando aceptar la modificación del reglamento del Senado, con objeto de impedir la obstrucción.

Los republicanos se han reunido, tomando igual acuerdo.

La opinión dominante es la de que la reforma será un hecho dentro de pocos días.

Las asambleas legislativas de Kentucky acaban de votar, por unanimidad, una resolución, calificando a los senadores de traidores.

Las Asambleas legislativas de Missouri y de Arkansas se preparan a votar resoluciones semejantes.

Se armarán los navios mercantes.

Nueva York, 9.—Una comunicación oficiosa de Washington anuncia que el presidente Wilson, después de una conferencia con mister Lansing, ministro de Negocios Extranjeros, y con Mr. Gregory, «attorney» general, ha decidido dar la autorización para armar los navios de comercio americanos, sin esperar a más.

El Almirantazgo ha tomado todas las medidas necesarias.

Los primeros cañones serán colocados en seguida.

Protestas de la Prensa holandesa contra Inglaterra.

Berlín, 9.—La Prensa holandesa critica la nueva orden inglesa, afirmando que Inglaterra trata de obligar a los buques holandeses a exponerse a los peligros de la guerra submarina alemana, sin consideración alguna a los intereses económicos de Holanda.

Reuter dice saber que, según opinión de esferas bien informadas inglesas, esta interpretación es completamente parcial, puesto que a raíz de la declaración de la guerra submarina extremada era para Inglaterra deber ineludible tomar medidas para contrarrestar los planes alemanes, y si Holanda tolera la actitud de Alemania, limitándose a una protesta floja ante la ilegal guerra submarina contra los neutrales, no puede esperar que Inglaterra tenga hacia ella consideraciones especiales o respaldos.

La crisis ministerial en China.—Se insiste en ir a la ruptura con Alemania.

El corresponsal del *Morning Post* en Tientsin dice que el primer ministro dimisionario se encuentra actualmente en Tientsin. Según uno de sus partidarios, la mayoría de los jefes civiles y militares y las cuatro quintas partes del Parlamento son favorables a la ruptura con Alemania y a una aproximación con la Entente.

Se dice que el presidente se da cuenta de la difícil situación creada, tratando de hacer volver a su puesto al primer ministro, y promete rectificar su decisión referente a la ruptura.

En todo caso se considera que la ruptura con Alemania no puede tardar, y que será seguida de una declaración de guerra. Se preocupan en Pekín de las medidas que se deberían tomar respecto a los alemanes que están en China.

Por otra parte, la Agencia Reuter ha sabido que, según un despacho oficial de Pekín, la dimisión del primer ministro probablemente no será aceptada por el presidente.

Esta dimisión, en todo caso, sólo supondrá un punto de la Constitución, y no afecta en nada a la política china ni a su actitud para con Alemania.

Los socialistas italianos abogan por la paz

Berlín, 9.—El socialista Casaliní declaró, en la Cámara italiana, que el coste de la vida ha subido en un 70 por 100; que había fracasado el sistema de los precios máximos, por lo que el Gobierno piensa probarlo con el racionamiento. Casaliní exclamó: «¿Tenéis existencias que pudierais racionar?». El diputado terminó con un ferviente llamamiento en favor de la paz, en medio de los aplausos de los socialistas.

El socialista independiente Labriola, hasta ahora partidario de la guerra, se expresó enérgicamente contra la vuelta de Polonia bajo el cetro del Zar, como contra la entrega de Constantinopla a Rusia.

El fracaso de los Dardanelos

Kitchener no aprovechó los servicios del Estado Mayor.—A. Fisher tuvo que escoger entre callar o dimitir.

Londres, 9.—El informe de la Comisión nombrada para investigar las operaciones de los Dardanelos, y que ha sido publicado, indica que la expedición fué debida a Winston Churchill; pero que no se tomaron las medidas apropiadas para determinar las tropas disponibles.

Churchill era partidario de un primer ata-

que por los barcos solos, y no encontró ni apoyo directo ni oposición por parte de lord Fisher y sir James Wolfe Murray, consejeros navales y militares.

Lord Kitchener, que alcanzó el alto mando cuando se tomó la decisión, favoreció el proyecto.

La opinión de la Comisión es que Kitchener no aprovechó suficientemente los servicios del Estado Mayor, resultando gran confusión en la eficacia por haber abarcado demasiado.

A. Fisher, cuya opinión difería de la del jefe del departamento, tuvo que escoger entre callar y dimitir.

Debió haber hablado más claro. La Comisión dice, finalmente, que, aunque no se alcanzó el principal objeto de la expedición, se consiguieron algunas ventajas políticas importantes.

Servicio de faros

A propuesta de la Dirección general de Obras públicas se ha dispuesto:

1.º Aprobar los presupuestos de referencia por las cantidades que a continuación se expresan:

Provincias.

- Girona, 4.080 pesetas.
- Barcelona, 1.824.
- Tarragona, 4.068.
- Castellón, 3.636.
- Valencia, 1.824.
- Alicante, 5.892.
- Murcia, 6.324.
- Almería, 5.424.
- Granada, 1.358.
- Málaga, 2.736.
- Cádiz, 6.824.
- Huelva, 2.280.
- Pontevedra, 8.148.
- Coruña, 10.860.
- Lugo, 1.812.
- Oviedo, 5.928.
- Santander, 5.436.
- Vizcaya, 1.824.
- Guipúzcoa, 3.912.
- Baleares, 17.208.
- Las Palmas, 10.836.
- Tenerife, 3.118.
- Servicio Central, 250.

2.º Autorizar la ejecución de los gastos anteriores por Administración, con cargo al concepto 4.º del artículo único, capítulo 17, del presupuesto general vigente para el Ministerio de Fomento.

3.º Aprobar los presupuestos para el abono de las indemnizaciones que devengue el personal facultativo de Obras públicas al atender al servicio y conservación de los faros de África a cargo del Ministerio de Fomento, durante el año 1917, asignando al efecto 3.600 pesetas a la Jefatura de Málaga y 900 pesetas a la de Cádiz, autorizándole la ejecución del gasto por Administración, con cargo al concepto 3.º del artículo 4.º, capítulo 2.º de la Sección 12, «Acción en Marruecos», del presupuesto general vigente.

INFORMACION DE GUERRA

Convocatoria para ingreso en las Academias militares.

Mañana publicará el *Diario Oficial* la convocatoria de ingreso en las Academias militares; no insertando las bases y programas que, con paginación independiente, publicará el mismo *Diario* dentro de breves días.

Las plazas que se piden para las distintas Academias son:

En Infantería, 300; en Caballería, 25; en Artillería, 25; en Ingenieros, 26, y en Intendencia, 25.

Los exámenes empezarán el 1.º de Julio.

Organización de África.

Probablemente en el *Diario Oficial* del próximo domingo aparecerán las nuevas planillas del Ejército de África. La referida organización quedará totalmente implantada para la revista de Mayo.

Destinos.

Mañana se publicará una propuesta de destinos de jefes y oficiales de Carabineros.

Se destina a la reserva de Mondoñedo al comandante de Infantería D. Francisco Sernat.

Excedencia.

Para esta situación el comandante de Infantería D. Athenógenes Sánchez.

Vuelta a activo.

Se le concede al oficial primero de Oficinas Militares D. Antonio Crespo.

Matrimonios.

Se conceden reales licencias para contraerlo al comandante de Caballería D. José Ramos y al oficial segundo de Intendencia D. Eloy Alonso.

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

Reformas necesarias

Una de las reformas que con mayor justicia se ha implantado en nuestro Ejército ha sido ampliar la cruz de San Hermenegildo a todos los organismos que lo integran, pues verdaderamente era de gran necesidad afrontarla. No basta con esto.

En 1815, cuando se instituyó la tan preciada Orden, fué para recompensar la constancia militar de los que dentro de un rigorismo necesario exigido por las sabias Ordenanzas, cumplieran a satisfacción por espacio de muchos años pasando por el tamiz del más acrisolado honor toda una vida de trabajos y privaciones por la Patria, por el Ejército y por el Rey.

Pero desde aquella fecha a la que alcanzamos, ha variado por completo la manera y ser del elemento armado hasta el punto que antes no se consideraban militares más que los que pertenecían a las armas combatientes, para los que se instituyó la cruz de San Hermenegildo.

Hoy, todos, absolutamente todos los Cuerpos que antes eran auxiliares se han convertido en factores armados que luchan y pelean en combinación con la Infantería, Caballería, Artillería e Ingenieros.

El Cuerpo de Intendencia transportando convoyes, apoyados estos servicios, construyendo pan en el mismo campo de batalla con sus propias fuerzas. El de Sanidad escoltando sus ambulancias y hospitales de sangre con sus medios naturales también, administrando todos sus cajas de caudales en unión de los demás Cuerpos, entendiéndose asimismo acerca del particular con la caja central del Ejército.

Por eso, decimos que las circunstancias han variado en absoluto y por lo mismo debe variar a su vez el reglamento de la preciada cruz, y puesto que las reformas militares pendientes de aprobación en el Congreso tocan en extremos que hasta ahora fueron intangibles, no tan sólo habría que reformar el reglamento que nos ocupa, como después diremos, si que también señalar los sueldos que la oficialidad hubiera de disfrutar en lo sucesivo adecuado a las necesidades y exigencias sociales de la época, cada vez mayores y apremiantes, en justa compensación con el pase a la primera reserva de gente joven aún, pero ya pesada para desempeñar aquellos servicios que requieren continua movilidad.

No es extraño que cause hilaridad, refiriéndonos a las pensiones de la cruz de San Hermenegildo, que de 600 pesetas que el reglamento señala para la cruz sencilla, cobran sólo una peseta diaria sus poseedores, y de las 1.200 que se estipulan para las placas, cobran los caballeros, que han necesitado por lo menos cuarenta y ocho años para conseguirla, 51 pesetas y céntimos.

Comprendemos que la nueva reforma elevaría el presupuesto a cantidad respetable si se cumpliera el reglamento acerca de las pensiones; pero ya que con justicia se ha hecho extensivo a todos, pudiera muy bien acordarse el ingreso en la Orden a los treinta años de servicio, obteniendo la placa a los cuarenta y a los cuarenta y cinco la gran cruz, con derecho a pensión desde el mes siguiente de su ingreso en la categoría a que perteneciera el agraciado.

De este modo apenas variaría el presupuesto de la cruz de San Hermenegildo, aun habiéndole hecho extensivo a toda la oficialidad en general, evitando las justas murmuraciones de perder derecho a una u otra pensión por ascenso o por pase solamente al escafón de aspirante a la superior sin obtener ninguna por retiro forzoso antes de cumplir los ocho años de posesión de placa.

Todo ello requiere un estudio concienzudo, ya que de reformas se trata, no dejando cabos sueltos que para lo porvenir habrían de resultar disgustos y descontentos, después de sacrificarse el Estado para que el Ejército quedara tranquilo y satisfecho en su constancia militar.

Francisco Atienza Gobos.

NOTAS POLITICAS

LO QUE DICE EL PRESIDENTE

El jefe del Gobierno, después de despachar con el Rey, visitó al ministro de la Gobernación para informarse de los telegramas recibidos referentes a los daños causados por el temporal de estos días, y que han ocasionado enormes pérdidas, y, lo que es más sensible, la muerte de muchas personas.

El conde de Romanones cambió impresiones con el ministro acerca de la Real orden sobre el régimen a que han de sujetarse los extranjeros que quieran residir en España. Esa Real orden se dictará inmediatamente, y así lo expresó el presidente al Sr. Ruiz Jiménez.

Por último, el presidente nos manifestó que hasta el próximo jueves no se celebrará Consejo de ministros.

En Gobernación.

El Sr. Bergamín visitó esta mañana al ministro de la Gobernación para darle cuenta de la angustiosa situación en que se encuentra el castillo que existe en Casaravonela (Málaga) por inminente peligro de ruina de ese castillo y casi lo mismo ocurre con el cementerio. Ambos constituyen un serio peligro para el vecindario de aquel pueblo.

El ministro ofreció hablar con el Sr. Gasset para que éste ordene a la Jefatura de Obras públicas la reparación necesaria.

Como ya antes hemos dicho, el Sr. Ruiz Jiménez conferenció con el presidente acerca de los grandes destrozos causados por el temporal.

Con todos los telegramas que se han recibido se formará un expediente que pasará al ministro de Hacienda, y previo informe del Consejo de Estado acordar un amplio crédito, con objeto de atender en lo posible a remediar en parte los grandes daños que han sufrido los pueblos inundados.

El Sr. Ruiz Jiménez dijo, por último, que habló también con el presidente acerca de las próximas elecciones para diputados provinciales. El Gobierno, que desea observar en ellas la más estricta neutralidad, ha ordenado a todos los gobernadores que se abstengan de absoluto de intervenir en la lucha electoral ni enviar delegados a ningún distrito.

Por su parte, el Gobierno no ha suspendido a ningún Ayuntamiento, ni procesado a ningún concejal, ni tomado ninguna de las medidas que en estas ocasiones suelen adoptarse.

De Hacienda.

Una Comisión de obreros ferroviarios del Sindicato Católico de Valladolid, acompañada del vizconde del Val de Erro, visitó esta mañana al ministro de Hacienda para pedirle que se suprima el desueto de 5 por 100 que grava los sueldos que disfrutan, o en todo caso, si esta medida perjudicara grandemente al Tesoro, que se tribute con arreglo a una escala gradual que proponen.

El Sr. Alba ofreció estudiar este asunto y ver de hallar una solución que armonice los intereses de esos obreros con los del Tesoro.

Muerte del conde de Zeppelin

Zurich, 9.—En un sanatorio de Charlottemburgo falleció ayer a consecuencia de una pulmonía el famoso inventor conde de Zeppelin. Tenía setenta y ocho años.

El conde Fernando Zeppelin dedicó gran parte de su vida a los estudios de aeronáutica.

Bolsa de Madrid

Table with columns: VALORES PUBLICOS, Día 7, Día 8. Lists various public values and their prices for two consecutive days.

COMPANIA TRASATLANTICA

El vapor «Alfonso XII», de esta Compañía, efectuará un viaje extraordinario a fines del corriente Marzo para Nueva York y Habana, haciendo las escalas de Bilbao, Santander, Gijón, La Coruña y Vigo, admitiendo carga y pasajeros para los dos expresados puertos.

ESTADOS UNIDOS

Distorsiones en los buques

Las dilataciones y contracciones que experimentan los metales sometidos a variaciones de temperatura, son perfectamente conocidas, y generalmente se tiene en los proyectos y construcciones de máquinas la previsión necesaria para que estas dilataciones y contracciones se verifiquen sin violencia ni esfuerzo.

En el caso de Zeppelin era gran amigo del Kaiser, y tanto éste como Alemania llorarán la pérdida de tan gran patriota.

Cuando todas las partes que integran una máquina están sometidas a iguales variaciones de temperatura, la previsión del autor del proyecto para la libre contracción y dilatación de los metales basta para evitar las distorsiones y sus desagradables consecuencias; pero cuando estas partes están sometidas a diferentes temperaturas, la dilatación o contracción no es uniforme, y la distorsión es inevitable.

Los cilindros y sus tapas en las máquinas alternativas y las envueltas y rotores en las turbinas, son ejemplos notorios de órganos de máquinas sometidos a las citadas distorsiones.

El caso de un barco no está como sus máquinas y tuberías proyectado ni construido para que puedan dilatarse ni contraerse sus armazones y revestimientos más que por la flexibilidad general de su propia estructura.

Como las variaciones y temperaturas desiguales a que está sometido el casco de un buque son de pequeña importancia, se le concede muy poca a la distorsión que puede verificarse; y como las investigaciones hechas no acusan efectos mecánicos perjudiciales, se supone que las distorsiones que pueden presentar los cascos deben considerarse como despreciables.

Está es completamente exacto cuando el barco se encuentra a flote y la parte sumergida del casco está sometida a la temperatura prácticamente uniforme del agua del mar. Pero cuando el barco está en dique seco, las condiciones son completamente diferentes; y las distorsiones que se producen con frecuencia son algunas veces bastante perjudiciales.

Al alinear longitudinalmente el centro de los picaderos en los diques, esta alineación se encontró con frecuencia sensiblemente alterada. Esta circunstancia fué primeramente atribuida a la mala colocación de los picaderos o al operario encargado de la alineación o a ambas cosas a la vez. Indudablemente, en algunos casos puede atribuirse a la mala colocación de los picaderos, y aun hasta cierto punto al operario; pero, en general, la alteración dicha se origina con mayor frecuencia por la cotidiana distorsión del casco que producen los rayos del sol mientras el barco está en dique.

En un barco, cuya cubierta superior es de acero, y uno de sus costados está expuesto al sol, estas partes se dilatarán evidentemente más que las que no lo están; y ocurrirán, por tanto, distorsiones. La roda y el codaste se torcerán, y al mismo tiempo se verán forzados a salirse de su posición en el plano diametral, inclinándose al lado contrario del sol. Recientes investigaciones han demostrado que estas distorsiones adquieren a veces una importancia tal, que no permite despreciarlas.

Se llevaron a cabo una serie de experiencias a bordo de buques fuera y dentro de diques secos, y se han obtenido los resultados siguientes, según el Scientific American:

Buques en dique.—a) La mayor desviación de la roda y el codaste en un plano horizontal se verificó cuando el buque formaba un ángulo recto con el vertical del sol o en sus proximidades.

b) La mayor flexión de la roda y el codaste ocurrió cuando el sol se hallaba en el meridiano o cerca de él y a grandes alturas.

c) En todos los casos de estas experiencias, si el barco tenía las cubiertas de acero, la flexión de roda y codaste fué mucho mayor que la desviación horizontal.

d) Las experiencias verificadas en días que el cielo estaba cubierto no acusaban desviaciones.

e) Ninguna desviación fué permanente. Buques fuera de dique.—a) Prácticamente se obtuvo el mismo resultado en los experimentos hechos en buques fuera de dique, a excepción de que las desviaciones fueron en general de muy poca importancia, aunque en algunos casos la flexión en sentido vertical fué bastante considerable.

No hemos dado en lo que antecede valor alguno, porque los resultados obtenidos dependían del tipo y dimensiones del buque y de la diferencia de temperatura a que estaban sometidas sus diferentes partes; pero se encontraron frecuentemente desviaciones de unos nueve centímetros en el plano horizontal y de poco más de medio centímetro en el vertical. En los buques grandes se encontraron mayores desviaciones.

De los experimentos hechos se deducen las siguientes conclusiones:

a) Cuando haya que hacer alineaciones exactas en los picaderos de un dique deben hacerse los trabajos cuando el cielo está cubierto.

b) Cuando esto no sea posible aumentar el juego en los puntales, al aproximarse tanto a la roda como al codaste del buque.

c) A ser posible no debe deshacerse la línea de picaderos hasta que el buque salga de dique. Las alteraciones que presente la alineación pueden servir para modificar el apuntado en las primavera y veranos siguientes.

ESPECTACULOS PARA MAÑANA

REAL.—A las nueve, Los Maestros Cantores de Nuremberg.

ESPAÑOL.—A las diez, El señor Feudal. A las seis, La corte Napoleón.

COMEDIA.—A las diez, El verdugo de Sevilla.

LARA.—A las nueve y tres cuartos, Juan José y Amalia Molina.

A las seis, La locura de Madrid y Amalia Molina.

PRICE.—A las diez, Hugo de Montreux.

A las seis, Hugo de Montreux.

ESLAVA.—A las seis, La reconquista.

A las diez y media, El oficial quinto y Margarita la Tanagra.

CERVANTES.—A las diez, El zapatero y el rey.

A las seis, El zapatero y el rey.

APOLLO.—A las seis, Serafín el pintorero.

A las nueve y tres cuartos, El estudiante de Salamanca.

A las once y tres cuartos, Mantequilla de Soria.

COMICO.—A las diez y cuarto, Los hijos de la piedra y La romántica.

REINA VICTORIA.—A las seis, La dama blanca.

A las diez y media, La mujer ideal.

IMP. DE MARTINEZ DE VELASCO. PIZARRO, 15

FOLLETIN NUM. 28.

MEMORIAS

DE

UN NIÑO DE LA SABOYA

POR CLAUDIO GENOUX

(CONTINUACIÓN)

ba de hacer mi paisanillo. ¡Oh!, no, no se dirá que el lobo es más valeroso que yo. Esta noche me marchó.

Resuelto a poner en práctica esta idea, aguardé la noche con impaciencia. No teniendo que hacer otra cosa, escribí la carta siguiente, que puse sobre la mesa de noche de M. B....

«Señor:

«Aunque mi existencia llegara a contar cien años, vuestro recuerdo y el de toda vuestra familia sería eterno en mí. No puedo decirlos por qué os dejo,

pues yo mismo lo ignoro. Dispensadme, amo mío; pero, como el pájaro que Mr. Gustavo cogió con liga ha muerto en la jaula sin faltarle la comida, así moriría yo si continuara en vuestra casa. Todos los caminos van a Roma.

«Os doy un millón de gracias por la bondad con que me habéis tratado.

«Claudio Genoux.»

Tal fué, excepto la ortografía, el contenido de la segunda carta que había escrito hasta entonces. En cuanto a la primera, apenas hacía quince días que me hallaba en Remorantín, cuando la puse en el correo con este sobre: «A la hermana Santa Eulalia, en el Hospital de Auxerre (Yonne).»

Como había concebido la idea de ir a Roma cuando aun estábamos en la ciudad, al salir para la casa de campo tuve buen cuidado de recoger mi ropa de deshollinar y los útiles de mi oficio. Yo ocupaba una habitación bastante separada de la de los señores, y me fué fácil hacer mis preparativos de marcha sin que nadie lo notara. Espiando el momento en que los criados estaban en la cocina, saqué por una ventana y eché a correr por medio de las praderas. Advertiré de paso que sólo me llevé del fruto de mis trabajos en aquella casa, una camisa de hilo, ocho francos y mi relicario colgado al cuello.

La luna estaba resplandeciente: era la hora en que los troncos de los árboles asemejan hombres. Lleno mi corazón de emociones, tomé un pequeño sendero a cuya extremidad estaba la carretera de Bourges, cuando en uno de los recodos de la senda, en el momento en que llegaba a la unión de ésta con el camino, me encontré frente a frente de M. B....

—¡Ehl, caballero, dadme una limosna por Dios, le dije, fingiendo la voz cuanto me fué posible.

—¿Eres también tú de San Sigismundo?, me preguntó dándome dos sueldos.

—No, no, señor; pero no soy de lejos de allí.

—¡Qué país ése!, ¡qué emigración!, se dijo asimismo con una voz tan débil que apenas pude oírle.

—Buenas noches, buen caballero, buen....

Me fué imposible acabar la frase; tenía tan oprimido el corazón, que me hubiera muerto si no hubiera dado rienda suelta a mis lágrimas.

Así terminó mi última entrevista con aquel hombre de bien. A las tres de la mañana, hora en que tenía costumbre de acostarse, mi corta epístola debió sorprenderle mucho. A aquella hora me hallaba yo tendido en un montón de heno, a cuatro leguas de allí y pensando en mi buen amo. Por fin, vencido por la fatiga, pude quedarme dormido al salir el sol, cuando los pajarillos llenaban los aires de melodiosos gorjeos.

La luna estaba resplandeciente: era la hora en que los troncos de los árboles asemejan hombres. Lleno mi corazón de emociones, tomé un pequeño sendero a cuya extremidad estaba la carretera de Bourges, cuando en uno de los recodos de la senda, en el momento en que llegaba a la unión de ésta con el camino, me encontré frente a frente de M. B....

—¡Ehl, caballero, dadme una limosna por Dios, le dije, fingiendo la voz cuanto me fué posible.

—¿Eres también tú de San Sigismundo?, me preguntó dándome dos sueldos.

—No, no, señor; pero no soy de lejos de allí.

—¡Qué país ése!, ¡qué emigración!, se dijo asimismo con una voz tan débil que apenas pude oírle.

—Buenas noches, buen caballero, buen....

Me fué imposible acabar la frase; tenía tan oprimido el corazón, que me hubiera muerto si no hubiera dado rienda suelta a mis lágrimas.

Así terminó mi última entrevista con aquel hombre de bien. A las tres de la mañana, hora en que tenía costumbre de acostarse, mi corta epístola debió sorprenderle mucho. A aquella hora me hallaba yo tendido en un montón de heno, a cuatro leguas de allí y pensando en mi buen amo. Por fin, vencido por la fatiga, pude quedarme dormido al salir el sol, cuando los pajarillos llenaban los aires de melodiosos gorjeos.

Me fué imposible acabar la frase; tenía tan oprimido el corazón, que me hubiera muerto si no hubiera dado rienda suelta a mis lágrimas.

Así terminó mi última entrevista con aquel hombre de bien. A las tres de la mañana, hora en que tenía costumbre de acostarse, mi corta epístola debió sorprenderle mucho. A aquella hora me hallaba yo tendido en un montón de heno, a cuatro leguas de allí y pensando en mi buen amo. Por fin, vencido por la fatiga, pude quedarme dormido al salir el sol, cuando los pajarillos llenaban los aires de melodiosos gorjeos.

(Continuad.)

IBARRA Y COMPANIA

SEVILLA

VAPORES DE LA COMPANIA

Cabo Roca, 1.582 toneladas; Cabo San Sebastián, 1.583; Cabo de la Nao, 1.558; Cabo Trajosa, 1.496; Cabo San Martín, 1.861; Cabo Espartel, 1.249; Cabo San Vicente, 1.817; Cabo San Antonio, 1.991; Cabo Queje, 1.691; Cabo Peñas, 1.691; Cabo Pales, 1.697; Cabo Trafalgar, 1.518; Cabo Ortegá, 1.453; Cabo Creus, 1.421; Cabo Prior, 1.020; Cabo Silleire, 1.026; Itálica, 1.070; La Cartuja, 808; Triana, 748; Vizcaya, 831; Ibaizábal, 742; Luchana, 395; Cabo Santa María, 156.

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

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

ACADEMIA TEORICO-PRACTICA PREPARATORIA

PARA EL INGRESO EN LOS CUERPOS DE

CORREOS Y TELEGRAFOS

DIRIGIDA POR

DON TOMAS SANCHEZ PACHECO

OFICIAL PRIMERO DE LA DIRECCION GENERAL DE CORREOS Y TELEGRAFOS

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

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

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

Arenal, 24, principales, segundo y tercero.

Vickers, sons and Maxim Limited

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 Asrrow in-Furnes); fábrica de aceros, cañones, y blindajes de Scheffeld (River Bon Works); fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Erith y Crayford; fábrica de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de las Armas Co. Ltd. Placencia-Guipúzcoa-España); fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham; fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockholm (Suecia); laboratorio de cartuchería en Dartford; fábrica en North Knot, para proyectiles; polígonos de Eskmeala y Eynsford.—Buques de guerra construídos 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 Graux» y «Coronel Bolognesi», cruceros tipo de «Scouts», clase de 3.200 toneladas y 14.000 caballos, para el gobierno peruano; «Burika», crucero de primera clase, de 15.200 toneladas y 19.700 caballos, para el gobierno ruso; «Katori», buque de combate de primera clase, de 15.950 toneladas y 16.000 caballos, para el gobierno japonés; «Mikasa», buque de combate de 15.200 toneladas y 15.000 caballos, para el gobierno japonés; «Libertad», buque de combate de primera clase, de 11.800 toneladas y 12.500 caballos, para el gobierno chileno (comprado por el gobierno inglés). Cambiado de nombre se llama «Triumph». Por el gobierno inglés: «Natal», crucero de primera clase, de 13.550 toneladas y 23.500 caballos; «Sentinel» y «Skimisher» crucero tipo de «Scouts» clase de 2.900 toneladas y 17.000 caballos; «Dominion», buque de combate de 16.350 toneladas y 18.000 caballos; «King Alfred», crucero de primera clase, de 14.100 toneladas y 30.000 caballos; «Vengeance», buque de combate de primera clase, de 12.950 toneladas y 13.500 caballos; «Hogue», crucero de primera clase, de 12.000 toneladas y 21.000 caballos; «Powerful», crucero protegido de primera clase, de 14.500 toneladas y 25.000 caballos; «Amphitrite», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 18.000 caballos; «Nioba», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 16.500 caballos. Buques mercantes construídos en dichos astilleros: «Empress of India», «Empress of China» y «Empress of Japan», 8.000 toneladas y 10.000 caballos. Además desde el año 1873 hasta la fecha, se han construído 70 buques de distintas clases.

Colegio del Cardenal Cisneros

DE 1.ª y 2.ª ENSEÑANZA
 Costanilla de Santiago, 6, 1.º

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

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

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

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

ALUMNOS MEDIO-PENSIONISTAS Y EXTERNOS

Carreras Militares Inglés Práctico-Marítimo

ABIERTA MATRICULA 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

FOR
D. RAFAEL ROCAFULL
 Capitán de la Marina Mercante.

Otra de utilidad evidente para todo Oficial de Marina.—Pronunciación figurada.—Comprende todas las generalidades y tecnología de las Marinas Militar y Mercante.

LOS PEDIDOS A

D. Santiago García Castellón
 Duque de Ciudad Rodrigo, 12.—Cádiz.

De venta en las principales librerías de España. Precio de la obra: NUEVE ptas. (encuadrada)

VAPORES CORREOS TRASATLANTICOS DE 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 Lospés, Zeluán, 14.

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

Servicios de la Compañía Trasatlántica

LINEA DE BUENOS AIRES

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

LINEA DE NEW-YORK, CUBA, MEXICO

Servicio mensual: saliendo de 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, Singapore y Manila.

LINEA DE FERNANDO POO

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

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

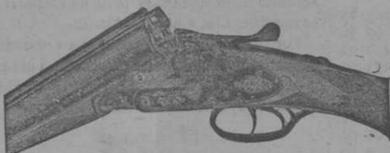
LINEA BRASIL-PLATA

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

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

Manufactura Mecánica Eibarresa

Escopetas finas de Caza y Tiro pichón.



Víctor Sarasqueta

Eibar (Guipúzcoa)



PROVEEDOR DE LA REAL CASA

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

Azopardo & C.ª

Consignatarios de: Escopetas, Pistolas, Armas y Fletamentos
 Cádiz (ESPAÑA)

¡Novedad!! ¡LA ZURCIDORA MECANICA!!

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

No debe faltar en ninguna familia.

Su manejo es sencillo, agradable y de efecto sorprendente. La Zurcidora Mecánica va acompañada de las instrucciones precisas para su funcionamiento. Funciona sola, sin ayuda de máquina auxiliar.

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

Patent Magic Weaver Paseo de Gracia, 97. BARCELONA

ARQUITECTOS

Academia Moreno

Jacometrezo,

45, principal.

Madrid.

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

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