

DIARIO DE LA MARINA

Periódico Independiente

Año XLIX

Redacción y Administración: Polígono, 3, entre. dcha.-Tel. 2.051.

Madrid, Lunes 23 de Abril de 1917.

DOS EDICIONES DIARIAS

NÚMERO 14.822.

MONTEPIO MARITIMO NACIONAL

Después de sinsabores sin cuento, esfuerzos inauditos y abnegaciones limitadas del personal náutico, ha quedado sólidamente creada y con robusta existencia legal una obra de redención, de paz y de amor, en la que todas las diversas categorías del indicado personal tienen su representación, y a la que todos tienen el deber de aportar su más ferviente entusiasmo y decidido concurso, único modo de que el Montepío Marítimo pueda tener vida propia y próspera.

El 12 de Marzo es una fecha verdaderamente histórica y gloriosa para el personal marítimo. En dicho día se celebró en Barcelona, en el local de la Federación de oficiales de la Marina civil, la primera asamblea del Montepío Marítimo nacional, nombrándose su Junta de gobierno provisional.

He aquí el texto íntegro de tan importante documento:

«ACTA.—En la ciudad de Barcelona, el día doce de Marzo de mil novecientos diez y siete, en el local de la Asociación Náutica Española, Plaza de Medinaceli, núm. 6, que lo es a su vez de la Federación de Oficiales de la Marina civil de España, estando presentes o debidamente representados los señores y entidades siguientes: D. José Anglés de Yebra, presidente de la Federación de oficiales de la Marina civil; D. Justo Marlés Vilarrodona y D. Francisco Díaz Suárez Solar, representantes de los capitanes y pilotos en la Junta Consultiva; don Ventura Morales, representante del personal subalterno en la Junta Consultiva; la Asociación de capitanes y pilotos de Bilbao y la Asociación Náutica de Gijón, representadas por D. Luis de Izaguirre; D. Evelio Mas, presidente del Fomento de la Marina Española, de Barcelona.

D. Mariano Martí Ventosa, vicepresidente de la Asociación Náutica Española; D. José Comellas, vicepresidente de la Sociedad Española de Maquinistas Navales de ésta, en representación de la misma y de las Asociaciones de Maquinistas de Bilbao y Cádiz respectivamente y de los representantes de los maquinistas en la Junta consultiva, Sres. D. Fermín Lapuente y D. Manuel Andrade; D. Manuel Bayona Orts, delegado por el presidente de la Federación de Prácticos de Puerto de España; don Antonio Giménez, delegado de las Sociedades Obreras de la Compañía Transatlántica, y don Juan Lledó, representante de los Patronos de Cabotaje.

Con asistencia del señor comandante de Marina de la provincia, representado por el segundo comandante D. José de Ibarra, y de numeroso personal náutico, bajo la presidencia del Sr. Anglés, presidente de la Federación, a las diez y nueve horas cuarenta y cinco minutos se declara abierta la asamblea. Expuesto por el señor presidente el motivo de la misma, procede acto seguido a la lectura de los Estatutos provisionales del Montepío Marítimo nacional presentados a este Gobierno civil de la provincia con fecha 1.º del mes actual, que son por unanimidad aprobados.

Procede igualmente a la nominación de la Junta de Gobierno provisional del Montepío, la que, por unanimidad aceptada y aclamada por la Asamblea, queda constituida como sigue: Presidente honorario, el señor comandante de Marina D. Antonio Montís Allendesalazar. Presidente efectivo, el presidente de la Federación de oficiales de la Marina civil, don José Anglés de Yebra. Vocales: D. Luis de Izaguirre, delegado de la Asociación de capitanes y pilotos de Bilbao y del vocal de la Junta consultiva, D. Francisco Díaz Suárez, de Gijón. D. Justo Marlés Vilarrodona, vocal de la Junta consultiva, representante de los capitanes y pilotos. D. Evelio Mas, presidente del Fomento de la Marina Española.

D. Mariano Martí Ventosa, vicepresidente de la Asociación Náutica Española. D. Tomás Méndez, presidente de la Sociedad Española de Maquinistas Navales. D. Emilio Solá, presidente de la Federación de Prácticos de Puerto de España. D. Juan Lledó, patrón de cabotaje de primera clase. D. Ventura Morales, vocal de la Junta consultiva, representante del personal subalterno; y D. Antonio Jiménez, delegado de las Sociedades obreras de la Compañía Transatlántica. Con un viva el Montepío Marítimo Nacional, contestado por la asamblea y entre los aplausos de los reunidos, el presidente levanta la sesión, siendo las veinte horas cuarenta minutos.

Barcelona, 12 de Marzo de 1917.—Por la

Federación de Oficiales de la Marina Civil. J. Anglés.—Rubricado.—Por la Asociación de Capitanes y Pilotos de Bilbao, por el representante de los capitanes y pilotos, D. Francisco Díaz Suárez, de Gijón.—Luis Izaguirre.—Rubricado.—Por el Fomento de la Marina Española, Evelio Mas.—Rubricado.—Por la Federación de Prácticos del Puerto de España, Manuel Bayona.—Rubricado.—Por los Patronos de Cabotaje, Juan Lledó.—Rubricado.—Representante de los capitanes y pilotos en la Junta Consultiva, Justo Marlés.—Rubricado.—Representante del personal subalterno en la Junta Consultiva, V. Morales.—Rubricado.

Por la Asociación Náutica Española, Mariano M. Ventosa.—Rubricado.—Por las Asociaciones de Maquinistas Navales de Bilbao y Cádiz, representantes de dicha clase en la Junta Consultiva, D. Fermín Lapuente y D. Manuel Andrade. La Asociación de Maquinistas Navales de Barcelona, José Comellas.—Rubricado.—Inscripto en el tomo cuarto, folio 437 y número 8.945 del Negociado respectivo de este Gobierno, de conformidad con lo prevenido en el art. 8.º de la ley de Asociaciones de 30 de Junio de 1887.—Barcelona, 17 de Marzo de 1917.—El gobernador, Morote.—Rubricado.—Hay un sello del Gobierno civil de Barcelona.

REGLAMENTO PROVISIONAL

Artículo 1.º Con el objeto de dar satisfacción a las aspiraciones formuladas por el personal náutico en cuanto dice referencia a los fines de previsión y para que pueda tener efectividad práctica la disposición legal que ordena reservar a favor de ese personal el 4 por 100 del montante de las primas a la navegación, devengadas por los armadores de buques españoles, determinada por la ley de Comunicaciones Marítimas promulgada con fecha 14 de Julio de 1909, se constituye el Montepío Marítimo Nacional, el que asumirá la representación general de la clase ante los Poderes públicos y tomará sobre sí la cura de cuanto se refiera a establecer y determinar, de acuerdo con las autoridades competentes y el Instituto Nacional de Previsión, las condiciones, bases y tarifas en que debe fundarse el funcionamiento de este organismo de previsión y ahorro.

Art. 2.º Siendo imposible determinar a priori los extremos de carácter técnico en que debe basar su funcionamiento y actuación, la presente finalidad tendrá carácter de provisional, debiendo ser acordadas las reglas definitivas de carácter estatutario por que la entidad deberá regirse en lo sucesivo, una vez hayan sido determinadas las bases técnicas con arreglo a las cuales deba funcionar.

Art. 3.º Se consideran como socios de este Montepío todo el personal náutico sin necesidad del pago de cuota alguna hasta tanto no se determinen las condiciones de continuación en la forma prevista en el art. 1.º

Art. 4.º La Junta de gobierno provisional estará constituida por un presidente y ocho vocales, que se elegirán en la primera asamblea.

Art. 5.º El domicilio del Montepío Marítimo Nacional se señala provisionalmente en esta ciudad, plaza de Medinaceli, 6, primero, donde radica la Federación de oficiales de la Marina civil, representación genuina del personal náutico.

Art. 6.º Para atender a los gastos que se originen por el funcionamiento de la Junta de Gobierno y para sufragar las gestiones que ésta deberá llevar a cabo, esta entidad recibirá, a título de anticipo de las de carácter profesional interesadas en ello, las cantidades que sean precisas, las que serán reintegradas a cada cual, con cargo a la recaudación, una vez se determine la forma de cotización que definitivamente deberá regir.

Art. 7.º En el caso de disolución de la Sociedad, los fondos que existieran pasarán a Beneficencia.—José Anglés de Yebra.—Rubricado.—Presentado en duplicado a los efectos del artículo 4.º de la ley de Asociaciones de 30 de Junio de 1887.—Barcelona, 2 de Marzo de 1917.—El gobernador, Morote.—Rubricado.—Hay un sello del Gobierno civil de Barcelona.

ALFONSO COSTA, EN MADRID

En el expreso de Irún llegó ayer a Madrid, después de haber pasado unos días en París, el ministro de Hacienda de Portugal, Sr. Alfonso Costa, que por unas horas se ha hospedado en el Hotel Ritz.

Fué recibido el Sr. Costa en la estación del Norte por el ministro de Portugal, Sr. Vasconcelos; el personal de la Legación y un representante del ministro de Estado.

En el Nuevo Club ha dado un almuerzo en honor del Sr. Costa el Sr. Vasconcelos. Asistieron también el presidente del Consejo, marqués de Alhucemas; el ministro de Estado, Sr. Alvarado, y el de Hacienda, Sr. Alba.

Durante el almuerzo sostuvieron animada conversación los citados personajes, y el marqués de Alhucemas le entregó el Real decreto firmado ayer por S. M. concediéndole la gran cruz de Carlos III.

Ayer mismo salió para Lisboa el Sr. Costa; pues, como es sabido, su precipitado regreso es motivado por el planteamiento de la crisis ministerial en Portugal.

Se cree que el ilustre político ocupará la presidencia del nuevo Gobierno.

EL SERVICIO DE AVIACION

Aunque los detalles de los últimos combates sean tan desconocidos como todos los sucesos de esta guerra, se van sabiendo algunas cosas que explican ciertos efectos, a primera vista extraordinarios.

Es indudable que los ingleses, al empezar su ofensiva el 16 de Marzo, y las tropas de la República, al iniciar la suya el mismo día de Abril, han llevado el mayor número de elementos de que disponían, porque la empresa era para ellos decisiva.

Sin embargo, hemos visto que las líneas alemanas, cediendo en algunos parajes ante fuerzas superiores y un diluvio de granadas, se han mantenido incólumes en su trazado general, sin que pueda afirmarse que han sido rotas. Esto sólo ha podido lograrse trayendo reservas de hombres y cañones con oportunidad para cubrir los boquetes abiertos en su frente, y como esos movimientos exigen tiempo, hay que admitir un milagro de percepción o un conocimiento de las maniobras del adversario para oponerles el remedio que hicieron preciso las circunstancias.

El prodigio lo han realizado, pura y sencillamente, los aviadores alemanos. Ellos, volando sin descanso por encima del campo enemigo, avisaron los puntos en que se reunían las tropas de asalto y las posiciones de las baterías. Así pudo el Estado Mayor dar las órdenes para que acudiesen sus reservas, y se batiese a la artillería contraria con eficacia, parando el golpe más temible, que es el del primer instante del ataque.

Algo parecido ocurre en el mar con los hidroaviones, y sólo a sus meritosísimos y arriesgados servicios se deben esas hazañas realizadas por los destroyers germanos, llegando a la costa inglesa para causar un efecto de momento, saliendo luego por pies, como los toreros de facultades.

Al principiar la campaña los aviadores alemanos dispusieron durante más de un año de una verdadera superioridad sobre los de Francia e Inglaterra, no obstante ser la primera la cuna de ese invento. Nada digamos de Rusia, donde ese importante ramo estaba embrionario.

Después, franceses y britanos trabajaron mucho, consiguiendo restablecer el equilibrio en número y calidad de aparatos. La bravura y pericia del personal eran satisfactorias, pudiendo su Alto Mando estar tranquilo en ese punto.

Pero los otros tampoco estaban dormidos, resultando ahora, como de costumbre, que los aviadores alemanos son más y tienen mejores máquinas otra vez. Se repite el flujo y reflujo que el ingenio y la constancia vienen produciendo en esta enorme tragedia, que ha puesto a prueba las condiciones de unos y otros.

No hemos hecho este breve relato con el único fin de elogiar a los extranjeros ni de cantar al lector cosas que sabe de memoria.

Apuntamos un poco más alto, esperando que el general Aguilera y vicealmirante Miranda tomen con ahínco el problema de la aviación, para el cual disponemos de medios propios y de unos pilotos bravos al par que inteligentes.

Es indispensable que en plazo breve se fomentese ese servicio en el Ejército y en la Marina, para llegar cuanto antes al número preciso.

Estados Mayores de tierra y mar sin el auxilio de la aviación están ciegos; los artilleros se batean con notable desventaja si sus observado-

res aéreos no les auxilian con sus datos para corregir el tiro.

Tenemos una base excelente, formada con escasos recursos; pero eso constituye únicamente una escuela práctica magnífica que no basta para las necesidades de unas operaciones.

M. J.

Un combate naval

Bombardeo de Dover y Calais.—Buques echados a pique.

Berlín, 22.—Fuerzas navales ligeras alemanas efectuaron en la noche del 20 al 21 un raid en la parte occidental del Canal de la Mancha y junto a la desembocadura del Támesis.

Las fortalezas de Dover y Calais fueron bombardeadas, disparándose sobre ellas 650 proyectiles desde corta distancia. Calais no estaba vigilado en absoluto. Un barge explorador fué destruido a la vista de Dover.

Como en el regreso no fué divisado ningún adversario, parte de las fuerzas alemanas, al mando del capitán de corbeta Gauder, dieron media vuelta, tomando de nuevo rumbo hacia la salida del canal, encontrándose entonces al Este de Dover con importante número de «destroyers» y buques guías, y se entabló un vivo combate a corta distancia.

Un buque guía enemigo fué hundido por un torpedo, resultando gravemente averiados otros por la artillería, y es probable se haya hundido también uno de éstos. De los torpederos alemanos, los «G-25» y «G-22» no regresaron de este combate, habiendo de considerarse como perdidos.

Todos los demás barcos han vuelto sin daños ni pérdidas. Una parte de las fuerzas navales alemanas que avanzó hasta el Sur de la desembocadura del Támesis no divisó ningún buque de guerra del adversario, y sólo pudo hacer algunos prisioneros pertenecientes a un buque mercante.

Referencia británica.

Londres, 22.—El Almirantazgo británico dirige la siguiente comunicación:

«El vicealmirante, comandante de Douvres, envía el siguiente informe:

Durante la noche del 20 al 21 de Abril, cinco destroyers alemanos han intentado efectuar un raid» contra Douvres. Lanzaron cierto número de granadas sobre las tierras de labor a algunas millas de Douvres.

El enemigo parece que se dirigió luego contra algunos de nuestros buques, indudablemente con la intención de atacarlos; pero fueron sorprendidos por dos buques exploradores de Douvres.

En cinco minutos, estos dos navios han combatido y hundido al menos dos, y probablemente tres de los cinco destroyers enemigos, mientras que los restantes huyeron a toda máquina, escapándose gracias a la obscuridad.

Nuestros buques no han sufrido ninguna avería, y nuestras pérdidas han sido en extremo pequeñas comparadas con los resultados obtenidos.

Nuestros navios han maniobrado con bravura y ardor notables, y su táctica se puede citar como ejemplo entre las operaciones de destroyers por el triunfo logrado.

Hemos podido salvar la vida de 10 oficiales alemanos y 95 marinos de los buques hundidos.

Marinos alemanos muertos.

Londres, 23.—Los cadáveres de 30 marineros alemanos y otros de varios oficiales pertenecientes a los torpederos hundidos en Dover han sido recogidos en aguas del canal de la Mancha por algunos pescadores.

REPARTO DE PREMIOS

En la Academia de la Historia

A las cuatro de la tarde celebró ayer sesión la Academia de la Historia con motivo de ser el 179 aniversario de su creación y para hacer la entrega de los premios anuales a la virtud y al talento, de la fundación de D. Fermín Caballero.

Presidió el acto el director, padre Fita, teniendo a sus lados al secretario accidental, señor Pérez de Guzmán; tesorero, Sr. Herrera; censor, Sr. Altolaguirre, y al obispo de San Luis de Potosí.

Declarada abierta la sesión por el presidente, el secretario accidental, Sr. Pérez de Guzmán, dió lectura a una extensa y bien documentada Memoria, en la que da cuenta de los trabajos llevados a cabo por la docta Corporación desde su creación en el año de 1738, seguida de tres apéndices referentes a las variaciones ocurridas en el personal académico uno, a la legis-

lación vigente por que se rige la Real Academia de la Historia desde 1847 otro, y consagrado el último a los informes emitidos respecto a los premios a la virtud y al talento.

Seguidamente se procedió al reparto de estos premios, que han sido otorgados el primero de ellos a Bernarda Anad y Quiñones, que lleva sirviendo desde hace cuarenta y dos años, luchando con escasos y adversidades en el silencio del orden doméstico, haciéndose acreedora a este premio por su conducta perseverante en el bien, ejemplar en la abnegación, laudable por el amor a sus semejantes y por el esmero en el cumplimiento de sus deberes, llamando apenas la atención de algunas almas sublimes, como la suya.

El premio al talento, consistente en la entrega de mil pesetas en metálico, fué adjudicado al Sr. D. Eloy Díaz-Jiménez y Malleda, hijo del director del Instituto de León, por su obra titulada *Historia de los comuneros de León y su influencia en el movimiento general de Castilla*.

Terminado el acto, se levantó la sesión, que estuvo muy concurrida de público y a la que asistieron los académicos Sres. Hinojosa, marqués de Laurencin, conde del Cedillo, Herrera, Altolaguirre, Pérez de Guzmán, Ureña, Novo y Colson, Blázquez, Bécker, baron de la Vega de Hoz, Puyol y Alonso, Menéndez Pidal, marqués de Foronda, Azcárate, Antón Ferrándiz y obispo de San Luis de Potosí.

También han asistido al acto de hoy los marqueses de Toca, Palentinos y San Francisco, el Sr. Vales Falde y otras muchas personalidades.

Las garantías constitucionales

Ayer apareció en la Gaceta el decreto levantando la suspensión de las garantías constitucionales.

Dice así: «De acuerdo con mi Consejo de ministros,

Vengo en decretar lo siguiente: Artículo único. En todas las provincias del reino quedan restablecidas las garantías constitucionales, suspendidas por mi decreto de 28 de Marzo del corriente año.

Dado en Palacio, a veintinueve de Abril de mil novecientos diez y siete.—ALFONSO.—El presidente del Consejo de ministros, Manuel García Prieto.»

LAS SUBSISTENCIAS

La tasa del arroz.—Excoediciones de trigo detenidas.

Valencia, 23.—La Junta provincial de Subsistencias acordó elevar a la central los acuerdos que a continuación se expresan:

Primero. Que debe continuar la tasa del arroz en el precio consignado en la Real orden de 12 de Marzo próximo pasado, o sea de pesetas 44,50 los 100 kilos de la clase cero.

Segundo. Tasa el arroz con cáscara en un 33 por 100 menos que el arroz elaborado, para lo cual se pedirá informe de los gastos de transformación al ingeniero-jefe de la sección agronómica.

Tercero. Que para evitar perjuicios al comerciante valenciano se proponga tasar el arroz al vendedor al detail, evitando así que pedidos comprados en ésta al precio de tasa puedan venderse en otra parte a más alto precio.

Los molineros valencianos continúan protestando por la detención de las expediciones de trigo contratadas en la provincia de Zaragoza.

Cuatro carros que venían desde Monreal han sido detenidos.

El gobernador de Zaragoza ha manifestado al de Valencia que aquella Junta de Subsistencias ha acordado verificar un inventario para conocer las existencias que hay y prohibir la importación mientras duran.

También se ha denunciado al gobernador que hay molineros arceros que no aceptan la tasa prefijada para el arroz *benloch*.

Dificultades para el transporte de vinos.

Valencia, 23.—La situación en las zonas vinateras de Requena, Ayora y Utiel agrávase rápidamente por la escasez de vagones con que se cuenta, y por la entrada de la época calurosa, que agriará los vinos de poca graduación, lo que llevará a la ruina a la región, empobrecida por las malas cosechas.

Impresiones análogas se reciben de otros puntos de la región.

El Sindicato Vinícola de Ayora ha telegrafiado al director de Obras públicas, pidiéndole el envío de 60 vagones diarios, pues actualmente sólo cuentan con 13, número insuficiente, que apenas basta para sacar con oportunidad las tres cuartas partes de la cosecha.

EN EL CONTINENTE

La guerra europea

Las operaciones en Francia

Bombardeo de Reims. — La lucha en Champagne. — Los alemanes, rechazados. — Aviones derribados.

París, 23.—Entra el Somme y el Oise, la lucha de artillería ha sido muy activa en el curso del día en la región al Sur de San Quintín y al Norte de Urvillers.

Entre Soissons y Reims, acciones intermitentes de artillería en diversos sectores. Los alemanes han bombardeado violentamente la ciudad de Reims, especialmente el barrio de la Catedral.

En Champagne, durante el día, hubo una serie de reacciones de los alemanes contra las alturas que los franceses poseen en el macizo de Moronvillers. Un violento ataque dirigido contra el Monte Alto ha sido completamente quebrantado, después de un vivo combate; el fuego de las ametralladoras y los contraataques han infligido sangrientas pérdidas a los alemanes.

Un batallón alemán que hacia las cinco de la tarde había sido señalado al Noroeste del Monte Alto ha sido cogido bajo nuestro fuego y se ha dispersado, dejando muertos sobre el terreno.

Nada que señalar en el resto del frente. Durante el día 21 de Abril tres aviones alemanes han sido derribados por nuestros pilotos.

Toma de Trescault. — Nuevo avance. — Aviones alemanes derribados.

Londres, 23.—Hemos realizado una nueva progresión al Este del bosque de Havrincourt y en la parte Sur del pueblo de Trescault, que ha caído en nuestro poder. Se ha empeñado un vivo combate durante la jornada al Sureste de Loos y hemos realizado un nuevo avance en ese sector, haciendo algunos prisioneros. La aviación ha sido ayer muy activa durante los combates aéreos. Cuatro aviones alemanes han sido derribados y otros seis obligados a aterrizar, averiados. Un aeroplano enemigo, alcanzado por nuestros cañones especiales, ha venido a aplastarse en el suelo. Falta cuatro aparatos de los nuestros. Nada que señalar en el resto del frente.

Violenta lucha de artillería. — Ataques rechazados. — Aviones derribados.

Berlín, 23.—Cuerpo de ejército del príncipe heredero Rupprecht. — La lucha de artillería aumentó y se extendió ayer en varios puntos del frente de Flandes y del Artois.

Al Norte de Scarpa logró adquirir a ratos una violencia extraordinaria. Los movimientos de tropas delante de nuestras líneas fueron enfocados por un fuego destructor.

Rechazamos por medio de contraataques un fuerte avance explorador inglés en la orilla Norte del arroyo.

En el frente inglés al Noroeste de San Quintín hubo por la mañana pequeños combates. Al Sur del Somme sólo hubo actividad de artillería.

Cuerpo de ejército del príncipe imperial alemán. — A orillas del Aisne y en la Champagne no adquirió fuerza la actividad de los combates, casi en todo el sector y hasta el anochecer.

Carca de Berry-au-Bac nuestros contingentes de asalto hicieron velar un bloqueo con sus ocupantes.

En Bray-Hurtebise, en la carretera de Reims a Neuchatel, al Norte de Presnes y en la orilla occidental del Suypes, hubo luchas en las cuales el enemigo tuvo grandes bajas.

Al Sur de Ripont rechazamos un avance francés.

Cuerpo de ejército del duque Albrecht. — No ha cambiado la situación.

Ayer los enemigos perdieron en lucha aérea seis aparatos, cinco de los cuales fueron derribados por la escuadrilla de caza del capitán barón von Richthofen.

Aviadores marinos derribaron por encima de Neuport un aerostato enemigo, que cayó ardiendo al mar.

Explicando el retroceso alemán.

Lyon, 23.—La opinión alemana está inquietada por el retroceso constante de las tropas alemanas.

Con la esperanza de calmar los ánimos, la Gaceta de Voss dice: «A causa de la enorme superioridad del material de guerra de nuestros enemigos, la estrategia de Hindenburg, que consiste en abandonar voluntariamente terreno, es el único medio eficaz de oponer a nuestros adversarios una resistencia pasiva.»

Las operaciones en Italia

Acción de la artillería. — Escaramuzas. — Actividad aérea.

Roma, 23.—En el valle de Lagarina nuestros disparos han alcanzado el puente de Sacco, y lo han demolido.

En el valle de Posina una irrupción intensa en las cercanías de Laghi ha sido rechazada en el acto por nuestras tropas.

En el frente de los Alpes Julianos, acciones

de la artillería en la zona de Gorizia y en el Carso.

Nuestros pequeños destacamentos han hecho irrupción a una posición avanzada en el valle de Jamiano y han capturado armas y municiones.

Una de nuestras escuadrillas aéreas bombardeó ayer el centro de las vías férreas entre Presna y Dorinburgo (valle de Frigido). Nuestros aparatos volvieron todos a nuestras líneas.

Durante la noche uno de nuestros dirigibles ha renovado el bombardeo de la localidad de Doriaburgo y regresó indemne a su base.

Una victoria de los turcos

Campamentos ingleses bombardeados. — La mezquita de Gaza, destruida. — Un transporte hundido. — Ruptura turco-americana.

Constantinopla, 23.—En el frente del Sinaí los ingleses, después de la batalla de Gaza, victoriosa para los turcos, se han retirado con graves pérdidas a sus posiciones de partida. Las pérdidas turcas en esta batalla son insignificantes.

Fueron derribados dos aviones enemigos, y los aviadores turcos arrojaron sobre los campamentos enemigos de reserva 300 kilogramos de bombas.

Se ha comprobado que la flota adversaria concentró intencionalmente su fuego sobre la gran mezquita de Gaza, que resultó destruida. En las cercanías de la isla de Milos un transporte enemigo de 12.500 toneladas, con dos chimeneas, fué echado a pique por un submarino.

El día 20 ha sido entregada a la Embajada americana en Constantinopla la Nota oficial de la Sublime Puerta sobre la ruptura de relaciones.

El embajador Elkus, que se encuentra enfermo, permanecerá aquí aún algún tiempo.

A causa de la ruptura de las relaciones turco-americanas, se hace cargo de la protección de los intereses de todos los países enemigos en Turquía, Holanda.

La campaña submarina

Los naufragos del «Cid».

Barcelona, 23.—Han llegado ocho naufragos del vapor «Cid», torpedeado en aguas de Newcastle el 12 de Febrero, cuando se dirigía a Barcelona.

Los naufragos fueron recogidos por el submarino que torpedeó al vapor, y permanecieron a bordo de aquél hasta que llegó a su base naval.

En Alemania fueron muy bien tratados, y les entregaron dinero, ropas y diversos objetos. Uno de los repatriados es del puerto de Garrucha (Almería), y la familia, creyéndole muerto, le llevaba luto hace mes y medio.

Los restantes son de la Barceloneta, donde su llegada ha constituido un acontecimiento.

Naufragos ingleses fallecidos.

El Ferrol, 23.—Ha fallecido el palero Albert Bream, uno de los naufragos del «Castle».

Mañana se verificará el sepelio, al que asistirá la colonia inglesa, el cónsul, Mr. Anton, y el oficial del buque torpedeado, mister Bleckman.

Hundimiento del «Konelli».

Berlín, 23.—El vapor noruego ido a pique, «Konelli», pertenecía a la casa «Ellinsen et Johann», de Bergen, y era un barco nuevo, de 5.825 toneladas, encontrándose en camino de Portland Maine a Rotterdam con 8.000 toneladas de trigo.

El accidente se produjo a 18 millas al Noroeste de Ymuiden, hallándose la nave en la zona libre.

El segundo timonel es echado de menos, y los restantes 34 hombres de la tripulación han sido salvados.

A causa de la oscuridad reinante, no pudo comprobarse la causa del hundimiento del vapor.

Ha sido hundido por un submarino el pesquero holandés «Aries».

Dos buques hundidos.

Londres, 23.—Los vapores ingleses «Donegal» y «Lanfranc» fueron torpedeados, sin previo aviso, por un submarino alemán, en la noche del 17 de Abril.

De las personas que iban a bordo del «Donegal» han perecido 29 soldados heridos y 12 hombres de la tripulación.

El «Lanfranc», además de 234 heridos ingleses, llevaba 167 prisioneros alemanes heridos, 52 enfermeros y 123 tripulantes; de éstos faltan 23 ingleses, y de los alemanes, 15. Se supone que todos se han ahogado.

Otros buques ingleses salvaron a 152 heridos alemanes.

Norte dice lo siguiente acerca de las relaciones hispano-germanas:

«Nuestros adversarios intentan desviar sobre nosotros el descontento provocado por el bloqueo marítimo inglés en los países neutrales, haciendo responsable a la guerra submarina ilimitada de los conflictos económicos surgidos en los países neutrales.»

Se oculta cuidadosamente que nos hemos visto obligados a comenzar la guerra submarina por las medidas inglesas. En este sentido se han hecho muchos intentos en España para desviar la opinión pública.

Parte de la Prensa española ha hecho ya, sin embargo, referencia a las varias medidas tomadas por las Potencias centrales para amornar los perjuicios derivados inevitablemente de la guerra submarina, y hasta en aquellos casos en que dichas dificultades se hubieran podido evitar en gran parte con una buena previsión organizadora. En este respecto se afirma terminantemente lo siguiente:

Para proteger a la industria española de frutas ha hecho Alemania importantes compras de naranjas y plátanos en diversas provincias de España. A los barcos fruteros españoles que fuera de la zona prohibida naveguen a los puertos de Cete y del protectorado francés de Marruecos se les facilitan salvoconductos. En el aspecto técnico se ha accedido del modo más amplio a los deseos expresados por el Gobierno español. Al mismo tiempo, para el fomento del comercio de frutas entre Alemania y España, comerciantes de Hamburgo y Bremen, en unión con casas españolas y con la participación de dos grandes Bancos alemanes, han fundado una Sociedad, que durante la guerra compra frutas, y las convierte en conservas en Valencia, en una fábrica que se está construyendo. Además se ha fomentado la exportación de otros artículos alimenticios españoles por la creación de una vía libre de exportación por Cete a Suiza.

El temor de que con la declaración de las zonas prohibidas podría también efectuarse el comercio hispano-americano, como propanan nuestros adversarios, carece, naturalmente, de todo fundamento.

A petición del Gobierno español se concedió a los pescadores españoles una extensa zona libre para el ejercicio de la pesca de la zona prohibida frente a la costa Norte de España. Para remediar la escasez de carbón reinante en España, el Gobierno alemán hace tiempo había ofrecido facilitar carbón alemán en puertos neutrales. Además, se ofreció al Gobierno español que los buques españoles surtos en puertos ingleses podrían salir el 1.º de Mayo de este año y atravesar la zona prohibida en viaje de regreso, sin peligro alguno.

Finalmente se hicieron ofrecimientos respecto a la venta de buques alemanes anclados en puertos españoles, y a la creación de una línea de pasaje a Inglaterra. Como es natural, se supone como condición esencial para la entrega de barcos la seguridad de que el tonelaje español no sea puesto en forma alguna a disposición de nuestros enemigos.

También en el futuro continuarán esforzándose las Potencias centrales por remediar las dificultades económicas de España, dentro de los límites de las necesidades militares de España.»

La política internacional

Declaraciones de García Prieto.

El corresponsal del Petit Parisien en Madrid dice a su periódico lo siguiente: Los germanófilos españoles, debido al cambio de Ministerio, han creído poder cantar victoria.

He interrogado con este motivo al nuevo presidente del Consejo, señor marqués de Alhucemas, quien me ha dicho:

Después de la Nota publicada por el Gobierno a raíz del último Consejo, todo equívoco debe cesar, pues al mismo tiempo que dimos nuestra opinión respecto a la neutralidad, pudo verse que aceptamos los compromisos y tratados anteriores—en forma tan categórica como ningún otro Gobierno lo hizo—y que nos comprometimos a velar por la dignidad del país y por su honor e intereses vitales.

No hay motivos para suponer que yo sea capaz de renunciar a mi pasado.

Formé parte como ministro de la Gobernación del Gobierno que firmó el tratado de 1905, y soy el autor del tratado de Marruecos de 1912.

No puedo decirle más sino que para cumplir más libremente con mi deber, he tenido que sacrificar a dos de mis grandes amigos y renunciar a su cooperación en el Gabinete, tan sólo porque se les atribuye una actitud germanófila, debido a que sostuvieron con gran empeño la causa de la neutralidad.

POR LA NEUTRALIDAD

Un discurso de Vázquez Mella

Al inaugurarse ayer en Bilbao los nuevos locales de la Sociedad Tradicionalista, se celebró un banquete, presidido por el Sr. Vázquez de Mella y otros significados correligionarios suyos de Vizcaya.

Al final habló extensamente el jefe del partido jaimista.

Hizo referencia en primer lugar a la cam-

paña regionalista, y anunció que publicará un libro para rebatir las teorías de Cambó.

Censuró el separatismo en los actuales momentos, al que denomina propaganda criminal.

Comenta la caída de Romanones, y hace ver la gravedad que encierra su manifiesto.

Ratifica su criterio germanófilo por razones históricas o geográficas.

Dice que ama a Francia y que admira a Inglaterra; pero que lo primero es nuestra soberanía nacional y el desarrollo de España. Afirma que es indispensable defender nuestra neutralidad, incluso mediante la revolución, y, sobre todo, no tolerar influencias extranjeras.

Explica su actitud a raíz de la crisis del Gabinete Dato.

Por último, desmiente que el príncipe don Jaime sea aliadófilo.

Fuó muy aplaudido el orador tradicionalista.

Los altos cargos

El presidente del Consejo manifestó ayer que había sometido a la firma del Rey el decreto nombrando al Sr. Pérez Crespo subsecretario de la Presidencia.

La designación de D. Luis Silvela para ocupar la Alcaldía de Madrid está ya acordada definitivamente, y tanto este decreto como los restantes de personal serán enviados a Sevilla para que S. M. los firme.

El Sr. Argente, a quien se le había ofrecido un cargo, ha declinado la oferta, alegando su identificación con el conde de Romanones.

Una de las señorías vitalicias que habrán de proveerse será concedida a D. Basilio Paraiso.

Nuestros representantes cerca del Vaticano y del Gobierno portugués, Sres. Calbetón y López Muñoz, han puesto sus cargos a disposición del ministro; pero éste les ha rogado que continuaran en sus puestos, a lo que aquéllos han accedido.

Refiriéndose a las versiones que circulan acerca de las causas por las que el Sr. Alcalá Zamora no forma parte del Gobierno, ha manifestado el Sr. García Prieto:

—He de hacer constar que ni por parte del Rey ni por la del conde de Romanones encontré ninguna dificultad para que el Sr. Alcalá Zamora figurase en el nuevo Gobierno. He sido yo, únicamente yo, quien ha estimado que el Sr. Alcalá Zamora no era de las personas que debían figurar en el Gabinete actual, por el momento en que se planteaba la crisis y circunstancias en que debía desarrollarse; sin que esto quiera decir que desconozca los grandes merecimientos de su persona y su talento, y significando, naturalmente, un sacrificio de los sentimientos de afecto que yo tengo hacia el Sr. Alcalá Zamora.

AYUDANTES DEL MINISTRO

Han sido nombrados ayudantes del general Aguilera: Teniente coronel de Estado Mayor, D. Timoteo Calvo Escrivá; comandante de Infantería, D. Santiago Graño; capitán de Caballería, D. José Queipo de Llano, conde de Mayorga; comandante de Artillería, don Salvador Pujol; y capitán de Ingenieros, don Mariano Sáinz y Ortiz de Urbina.

BUQUES Y ESCUELAS

La circunstancia de que no podamos hoy mantener el comercio exterior si no es por el mar, ha dado popularidad a la necesidad de poder contar con una Marina propia que venga a asegurar la independencia de los intereses comerciales e industriales creados a base de una importación o exportación que hoy está poco menos que fuera de nuestro alcance poder mantener por encima de conflagraciones o conveniencias ajenas a la vida nacional.

Conocida la causa, o, mejor dicho, apercebidos de sus efectos, graves y difíciles, como no se había imaginado, surge la idea de la reconstitución con la aureola que a la navegación han creado las crecidas ganancias de esos pocos disidentes del espíritu antimarítimo nacional, quienes mantenían una reducida Marina, que con no pocas dificultades luchaba con las poderosas flotas comerciales extranjeras, han llegado, por azares del destino, a ser los árbitros de la economía de un pueblo que paga hoy sus imprevisones al menor precio que puede satisfacerlas, esto es, con dinero.

No se han abanderado más buques porque no se han encontrado en condiciones de fácil adquisición; no se construye más porque no tenemos medios para ello; pero las ansias de dedicarse al transporte marítimo existen, han germinado entre los que viven en relación con dicho tráfico, y de ahí las ventas y reventas de buques, los proyectos de astilleros y las diferentes manifestaciones de actividad, que por ser tardías, que han mayormente circunscritas a cambios de nombre, de rata o de armador, más o menos beneficiosas, en suma, pero que no pueden aportar a la nación la riqueza que le hubiere dado una crecida de tonelaje debida a su propio y único esfuerzo.

La Marina ocupa ahora el lugar preferente en la mente del público; por ella viven los neutrales con sus fronteras cerradas; por ella mantienen su actual situación los países beligerantes, y por ella se busca la solución a la trágica lucha que es causa de tanto dolor y ruina.

Está actualmente en apogeo, se comenta, se proyecta, se habla de buques por doquier; pero... nadie se preocupa de quiénes habrán de dotarlos, de dónde saldrá el personal para dirigirlos, quiénes serán los que emprenderán la desahogada tarea de explicar una ciencia en un país donde el Estado no patrocinaba la enseñanza náutica, las corporaciones locales casi la desdennan y los mismos navieros parece se creen extraños a una situación que el tiempo podría muy bien hacerles recordar que no es ajena a sus particulares intereses.

Los sacrificios no pueden considerarse estables; de un día a otro es posible empiece el cierre de Escuelas de Náutica por carecer de lo más esencial para su sostenimiento, y si a tal llegamos, de hecho quedará establecida la solución de continuidad en las promociones del personal técnico náutico, y a la escasez de buques habrá sucedido entonces la de los marinos, con las derivaciones consiguientes.

Será el epílogo que la indiferencia general pondrá a la carrera náutica. Faltada de la tutela oficial y del concurso particular, seguirá en su enseñanza teórica la desdichada suerte que sigue en la práctica, la cual se desarrolla con escaso método y sin organización adecuada para que resulte eficaz y verdaderamente instructiva.

Hay algunas Empresas navieras que algo han hecho y hacen para la educación técnica del personal; el agrupar los alumnos en un mismo buque dispuesto para el caso es un argumento en su favor; pero esto, con todo y ser muy plausible, porque en principio establece la idea del buque-escuela, no puede resolver, por su carácter particular, el problema de la enseñanza experimental, la cual conviene comprenda a todos los alumnos de náutica, al menos en su primer viaje, y no solamente a los que han de dedicarse al servicio de tal o cual Empresa naviera.

En un reducido número de buques pueden hoy los alumnos encontrar los medios eficaces para completar su enseñanza, y puesto que es en éstos donde conviene embarque el personal que aun está en período de instrucción, creo sería de mucha utilidad el que se estableciera entre navieros un concierto para tal objeto, con lo que el piloto alcanzaría el grado de idoneidad más rápidamente y entraría con base más firme en el ejercicio de sus peculiares funciones.

La reorganización del personal técnico náutico ha sido iniciada con reglamentos y disposiciones; pero si la iniciativa particular no presta su cooperación organizando buques escuelas e impulsando al Estado a cuidar de la enseñanza profesional en la cátedra, que es lo menos que debe hacer, es muy probable que no salgamos de la peregrina idea de que la Marina la constituyen sólo por sí los buques, y como la instrucción del personal requiere más tiempo del que precisa para construir el buque, no será de extrañar que algún día tenga que buscarse la solución de prisa y sin reparar en medios para aplicarla tarde y con daño.

Emilio Solá.

El nuevo subsecretario

En el correo de Valencia llegó esta mañana el nuevo subsecretario del Ministerio de la Guerra, general Carbó. Le esperaban en la estación los generales Carvajal, Moragas, López Sanz y Herrero, y varios jefes y oficiales.

Con el general Carvajal y el teniente coronel Montilla, se trasladó al domicilio de éste, donde provisionalmente se aloja, y luego al Ministerio, donde después de saludar al general Aguilera, tomó posesión de su cargo, presentándose con elocuentes frases a los jefes de Sección y personal de Subsecretaría, para los que también tuvo el nuevo subsecretario sinceras frases de saludo.

Luego marchó a presentarse a las autoridades militares de la plaza.

Toma de posesión

Esta mañana tomó posesión de la Dirección de la Guardia civil el general Luque. Concurrieron al acto la oficialidad de todos los Cuarteles y la del primero y tercero Tercio, haciendo la presentación del personal el director saliente general Tovar.

El general Luque hizo presente su satisfacción por volver a mandar un Cuerpo de tan sólidos prestigios como la Benemérita, en el que tantas virtudes y abnegaciones había podido admirar durante su anterior etapa de director, añadiendo que únicamente empañaba la satisfacción que hoy sentía el hecho de que hubiese tenido que dejar el puesto por pase a la Capitanía general de Valencia el general Tovar, que tan brillante labor había realizado.

Nuevo crucero alemán

Se llama «Mackensen».

Berlín, 23.—Un gran crucero alemán, botado al agua el día 21 del actual, ha sido bautizado con el nombre de «Mackensen».

El discurso de la ceremonia lo pronunció el teniente general von Heeringen, verificándose el bautismo por la esposa del mariscal von Mackensen.

DESDE EL TABLONCILLO

LA 3.ª DE ABONO

TRES DE BENJUMEA Y TRES DE GANERO CIVICO

Bienvenida.—Galillo.—Ballesteros

Debutaba el niño de la fiebre elástica, el que torea cuando quiere y como quiere, que por algo es Gran Maestro de la Logia taurina, y—¿cómo no?—las taquillas del feudo echevarriano se quedaron sin un solo boleto...

Por no tener las condiciones que exige el actual reglamento, desecharon los veterinarios tres toros de los anunciados, que fueron sustituidos por otros tres de Benjumea.

El ganado, en conjunto, fué bueno. De los benjumeas hubo dos buenos: segundo y sexto; el otro, el primero, fué manso en todos los tercios.

Bravo, bravísimo, de tipo terciado, fué el quinto, de Ganero Cívico; el cuarto, de la misma divisa, cumplió como bueno. El más difícil, sobre todo en el último tercio, fué el tercero, de Ganero Cívico.

Hubo muy poquita dirección de lidia, llevándose ésta casi siempre al revés.

El ex «papa negro».

Ayer me senté yo en mi tablancillo con grandes deseos de aplaudir al gran torero extremeño, esperaba con cierto fundamento que Bienvenida, el completísimo y clásico lidiador, reverdeciese aquellos triunfos que en aquellas tres inolvidables corridas de Mayo del año 1910 le valieron el título que hubo de otorgarle el llorado cronista «Don Mosto».

Pero ¿eso es torear, señores? Y yo que creía que a un toro bravo que pasa, que es codicioso, pastueño, se le torea con los brazos mandando y los pies en reposo. Pero sí, sí, sí... Indudablemente, y yo seño...

Un pinchazo a te, sin estrecharse; una estocada corta lo mismo, y luego en tablas, con más coraje y decisión, una entera que mata, y José dió la vuelta al ruedo.

El baturro.

El modesto torero de Aragón Florentino Ballesteros, que el año anterior perdió media temporada por la grave cornada que un urcola le infirió en el pecho, volvió ayer a ser herido gravemente también en el mismo sitio por el benjumea lidiado en sexto lugar.

Florentino, que ayer salió con grandes deseos de triunfar como torero fino y enterado que es con capa y muleta, tuvo que entenderse de primeras con el único buyenciano de la tarde, el tercero, al que hubo de muletear decidido, tranquilo y valiente junto a las tablas del 3.º terreno en que quería pelear el incierto y reservón cornúpeto, matándole de un sopapo caudísimo; al salir el sexto quiso veroniquear en su clásico y elegante estilo, y dió dos buenos lances parado y muy quieto, y al volver a tomar al toro por el lado derecho se ciñó demasiado, siendo encornado y zarandeado de pitón a pitón.

Fué conducido a la enfermería con una fuerte colapso, y allí se le apreció una herida contusa en la región torácica anterior derecha, de ocho centímetros de extensión, a nivel del cuarto, quinto y sexto espacios intercostales, no habiendo fractura de costillas porque éstas le fueron reseccionadas cuando le operaron de su última cogida.

Postradísimo, reanimándole con continua das inyecciones, el torero hispociano, tan modesto como valiente, estuvo hasta muy avanzada la noche en la enfermería. Y en la fonda en que se hospeda continúa, cuando estas líneas escribo, en estado gravísimo, según la autorizada opinión del doctor Mascarell, que se ha encargado de su curación.

Pero el torerillo baturro se salvará; que no en vano en ese su pecho, que los cuernos han rasgado ya dos veces, arraga un santo fervor por esa Virgen menuda y negruzca que los

aragoneses, rudos y noblotés, llaman su Pilarica. ¡Y se salvará!

Bolea de Madrid

VALORES PUBLICOS

Table with 3 columns: VALORES PUBLICOS, Día 29, Día 31. Includes entries like 4 por 100 perpetuo interior, Serie F 50.000 ptas. nominales, etc.

Table with 3 columns: VALORES PUBLICOS, Día 29, Día 31. Includes entries like 4 por 100 exterior estampillado, Serie F 24.000 ptas. nominales, etc.

Table with 3 columns: VALORES PUBLICOS, Día 29, Día 31. Includes entries like 4 por 100 amortizable, Serie F 25.000 ptas. nominales, etc.

Table with 3 columns: VALORES PUBLICOS, Día 29, Día 31. Includes entries like Obligaciones del Tesoro 4 1/2, Serie A, B, etc.

Table with 3 columns: VALORES PUBLICOS, Día 29, Día 31. Includes entries like Ayuntamiento de Madrid, Resultados, Obligaciones 1868, etc.

Table with 3 columns: VALORES PUBLICOS, Día 29, Día 31. Includes entries like Bancos y Sociedades, Cédulas hipotecarias al 5 por 100, etc.

Table with 3 columns: VALORES PUBLICOS, Día 29, Día 31. Includes entries like Ferrocarriles, M. a Z. y a Alicante (acciones), etc.

Table with 3 columns: VALORES PUBLICOS, Día 29, Día 31. Includes entries like Cambios sobre el extranjero, París, a la vista billete, etc.

Table with 3 columns: VALORES PUBLICOS, Día 29, Día 31. Includes entries like Compañía Trasatlántica, El vapor «Alicante», de esta Compañía, etc.

Table with 3 columns: VALORES PUBLICOS, Día 29, Día 31. Includes entries like El vapor «Alfonso XII», de esta Compañía, etc.

Table with 3 columns: VALORES PUBLICOS, Día 29, Día 31. Includes entries like Salvamento de naufragos, Homenaje a dos capitanes de la Marina mercante, etc.

Table with 3 columns: VALORES PUBLICOS, Día 29, Día 31. Includes entries like Informacion de guerra, Nomenclario acertado, Nuestro querido compañero el capitán de Infantería D. Aurelio Matilla, etc.

Table with 3 columns: VALORES PUBLICOS, Día 29, Día 31. Includes entries like Visita al ministro de la Guerra, Ayer mañana llegaron a Madrid el alcalde de Ciudad Real, D. José Cruz, etc.

Table with 3 columns: VALORES PUBLICOS, Día 29, Día 31. Includes entries like Disculpóse el ministro por no haber podido recibirlos por la mañana, pues tenía distribuidas las horas entre las múltiples atenciones del cargo, etc.

Table with 3 columns: VALORES PUBLICOS, Día 29, Día 31. Includes entries like Agradeció las felicitaciones de los señores de la Comisión y las demostraciones de entusiasmo con que el vecidario de Ciudad Real ha celebrado su exaltación al alto cargo, etc.

Table with 3 columns: VALORES PUBLICOS, Día 29, Día 31. Includes entries like Se ofreció el ministro sus a paisanos, aseguran, etc.

Table with 3 columns: VALORES PUBLICOS, Día 29, Día 31. Includes entries like España, A las diez, El soldado de San Marcial, etc.

Table with 3 columns: VALORES PUBLICOS, Día 29, Día 31. Includes entries like Princesa, A las seis, La tía de Carlos, etc.

Table with 3 columns: VALORES PUBLICOS, Día 29, Día 31. Includes entries like Comedia, A las diez, El viaje del Rey, etc.

Table with 3 columns: VALORES PUBLICOS, Día 29, Día 31. Includes entries like Lara, A las seis y media, Como hormigas, etc.

Table with 3 columns: VALORES PUBLICOS, Día 29, Día 31. Includes entries like Infanta Isabel, A las diez, El místico, etc.

Table with 3 columns: VALORES PUBLICOS, Día 29, Día 31. Includes entries like Reina Victoria, A las seis, El último mosqueero y La Argentina, etc.

Table with 3 columns: VALORES PUBLICOS, Día 29, Día 31. Includes entries like Cervantes, A las diez, Hamlet, etc.

Table with 3 columns: VALORES PUBLICOS, Día 29, Día 31. Includes entries like Zarzuela, A las diez, El tesoro, etc.

Table with 3 columns: VALORES PUBLICOS, Día 29, Día 31. Includes entries like Eslava, A las seis y media, Margarita la Tanagra y El corregidor y la molinera, etc.

Table with 3 columns: VALORES PUBLICOS, Día 29, Día 31. Includes entries like Apolo, A las diez, El asombro de Damasco en la que toma parte la célebre danza de las Almeas, etc.

Table with 3 columns: VALORES PUBLICOS, Día 29, Día 31. Includes entries like Novedades, A las diez y cuarto, La venganza de la Petra, etc.

Table with 3 columns: VALORES PUBLICOS, Día 29, Día 31. Includes entries like Coliseo Imperial, A las cinco y media, El lazo de unión, etc.

Table with 3 columns: VALORES PUBLICOS, Día 29, Día 31. Includes entries like Parish, A las nueve y media, gran función, desempeñada por la compañía de circo, Director, William Parish, etc.

Table with 3 columns: VALORES PUBLICOS, Día 29, Día 31. Includes entries like Cine Ideal, Todos los días estrenos de interesantes películas. Desde las cuatro y media GRAN TEATRO (palacio del cinematógrafo) y CINEMA X.—Butaca, 0,50; palcos, 4 pe setas.—Éxitos grandiosos.

Table with 3 columns: VALORES PUBLICOS, Día 29, Día 31. Includes entries like Alvarez Quintero, A las seis y media, Los Galeotes, etc.

ránsoles que el título de manchego será la mejor recomendación para llegar hasta él.

Muéstrase dispuesto a trabajar sin descanso en su nuevo puesto. Hizo elogios de Valencia, a cuya Capitanía general desearía volver.

Afirmó rotundamente que el Gobierno de García Prieto estará al lado del pueblo, defendiendo la neutralidad.

Cree que el problema de las subsistencias llegará a resolverse sin grandes quebrantos para el país, y terminó reiterando a los señores de la Comisión su concurso para toda gestión que redunde en beneficio de su pueblo.

La Comisión permaneció media hora en el despacho del ministro, de cuya entrevista salió complacidísima, y dió cuenta del acuerdo de aquel Ayuntamiento de declararle hijo adoptivo de dicha ciudad.

También le felicitó y visitó otra Comisión del Ayuntamiento de Argamasilla de Alba.

Espectáculos para hoy

ESPAÑOL.—A las diez, El soldado de San Marcial.

PRINCESA.—A las seis, La tía de Carlos. A las diez, El eterno don Juan.

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

LARA.—A las seis y media, Como hormigas. A las diez, Como hormigas y El sexo débil.

INFANTA ISABEL.—A las diez, El místico. REINA VICTORIA.—A las seis, El último mosqueero y La Argentina.

A las diez y media, La princesa loca. CERVANTES.—A las diez, Hamlet. A las seis, Amor que vence al amor.

ZARZUELA.—A las diez, El tesoro. A las siete, El toque de oración.

ESLAVA.—A las seis y media, Margarita la Tanagra y El corregidor y la molinera. A las diez, El corregidor y la molinera y Domando la tarasca.

APOLO.—A las diez, El asombro de Damasco en la que toma parte la célebre danza de las Almeas.

A las diez, Los cadetes de la reina. A las once y media, El marido de la Engracia.

COMICO.—A las diez y cuarto, La venganza de la Petra.

NOVEDADES.—A las seis, La reina alegre. A las siete y cuarto, De Sevilla a los corrales. A las nueve y cuarto, El sultán de la Persia. A las diez y cuarto, La oración de la vida.

A las once y tres cuartos, La chicharra. COLISEO IMPERIAL.—A las cinco y media, El lazo de unión.

A las seis y media, La castellana. A las nueve y media, películas. A las diez y media, El de los cuentos de hadas.

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

CINE IDEAL.—Todos los días estrenos de interesantes películas. Desde las cuatro y media GRAN TEATRO (palacio del cinematógrafo) y CINEMA X.—Butaca, 0,50; palcos, 4 pe setas.—Éxitos grandiosos.

ALVAREZ QUINTERO.—A las seis y media, Los Galeotes.

A las diez, La cabecera del Rastro o Crimen y Castigo.

IMP. DE MARTÍNEZ DE VELASCO. PIZARRO, 15

FOLLETIN NUM. 59.

MEMORIAS

DE

UN NIÑO DE LA SAROYA

POR CLAUDIO GENOUX

(CONTINUACIÓN)

falda de una fértil montaña cubierta de árboles de café, se veía una magnífica casa rodeada de otros edificios que servían de depósito para los productos de la plantación.

Llegamos a un gran cobertizo, echamos pie a tierra y mi conductor me presentó en seguida al señor D. Manuel da Silva, el propietario, quien me dijo apenas me vio:

—¡Ah! ¿Seis vos el marchante que he mandado llamar? Pues bien: ¿me traéis cajas de música?

—Sí, señor.

—Bueno. Tened la bondad de seguirme; os aseguro que mi mujer os aguarda con tanta impa-

ciencia como los judíos al Mesías. Las mujeres son como los niños: necesitan juguetes.

—Señor, no ignoraréis sin duda aquel proverbio que dice: la amistad es más firme por la generosidad... Los caprichos de las señoras hacen más sobresalientes sus virtudes.

—Lo que yo no ignoro es que sois mercader, y que lo que deseáis es dar salida a vuestro comercio. Para vos las virtudes consisten en reunir algunos miles para llevarlos a vuestra tierra.

No quise molestarle en contestarle. En aquel momento entrábamos en un hermoso salón, donde D. Manuel me regó le esperase.

Aquella habitación, amueblada con tanto gusto como sencilla, no tenía nada de particular, si no es un inmenso ventilador que un robusto negro hacía funcionar.

De allí a poco vino a honrarme con su presencia doña Silva, seguida de dos niños y de cuatro negras.

Una docena de mis señores instrumentos vibran ya sobre una mesa de caoba, cuando apareció en la sala el capataz con el sombrero en la mano, y habló a D. Manuel, que había salido a su encuentro.

—Cuarenta latigazos, respondió éste cuando se enteró de lo que se trataba. Cuarenta latigazos, ¿lo oís? Eso no es mucho para un rey que no quiere ser buen súbdito.

La palabra rey y la presencia del capataz despertaron mis recuerdos; mi memoria me hizo pensar en el triste destino de Papagayo.

Un surdo frío principió a correr por mi frente con tal abundancia, que D. Manuel creyó que me había puesto malo y me mandó sentar.

Algunos instantes después, las suaves melodías de Boieldieu, de Meyerbeer y de Rossini, que tocaban mis órganos en miniatura, fueron acompañadas de los gritos lastimeros, desgarradores, que arrojaba el desgraciado a quien se desollaba vivo no lejos de nosotros.

—¿Qué gritos son éstos? dije acercándome a una ventana.

—No es nada, no es nada, respondió doña Silva del modo más indiferente; es que se está castigando a un negro.

—Señora, repuse yo vivamente, creo que preferís esta caja a las demás: haced que cese el suplicio de ese desventurado y es la regalo.

—¡Eh! señor negociante improvisado, dijo interrumpiéndome D. Manuel, ¡al oírse se diría que le gasteis ayer al Brasil! ¿Ignoráis que la madera de ébano es la más dura? ¿Ignoráis la malignidad, las malvadas pasiones que abriga el corazón de un negro? Vuestra sensibilidad os engaña. Si Dios, que nos ha criado a todos y formado a su semejanza, no les ha dado su color, es porque probablemente los

conocía mejor que vos... Además, continué después de una ligera pausa, la gracia llegaría demasiado tarde. Todo está concluido ya, y mañana no se acordará de nada...

No obstante, por vuestra recomendación voy a mandar que le laven las heridas con sal y vinagre para que se le cicatricen más pronto... ¡Escuchad!... ya no se le oye.

En efecto: los gritos habían cesado, y con ellos nuestra conversación.

En aquella época tenía yo veinte años; imbuido mi espíritu de un liberalismo desmedido, me creía un gran filósofo, y hubiera sacrificado el mundo entero por lo que yo llamaba un principio.

Aunque mi sistema se ha modificado en algún tanto desde entonces, hoy creo, aún con más convicción, que no hay en el mundo una anomalía social más difícil de apreciar que la esclavitud en el Brasil.

Aquel imperio, cuyas provincias se rigen liberalmente, donde las santas leyes del Evangelio se predicaban hasta en las más humildes aldeas, cuya constitución concede a los blancos la más amplia libertad, creyó oír la trompeta del juicio final cuando resonó el primer grito de emancipación en la Cámara de los Comunes de Inglaterra.

El suelo del Brasil no puede cultivarse sin el

(Continuará.)

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 Espartei, 1.249; Cabo San Vicente, 1.817; Cabo San Antonio, 1.991; Cabo Quejo, 1.691; Cabo Peñas, 1.691; Cabo Palos, 1.697; Cabo Trafalgar, 1.518; Cabo Ortegá, 1.453; Cabo Creus, 1.421; Cabo Prior, 1.026; Cabo Silleiro, 1.026; Itálica, 1.070; La Cartuja, 808; Triana, 748; Vizcaya, 831; Ibaizábal, 742; Luchana, 395; Cabo Santa María, 156.

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

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

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

ACADEMIA TEORICO-PRACTICA PREPARATORIA

PARA EL INGRESO EN LOS CUERPOS DE

CORREOS Y TELEGRAFOS

DIRIGIDA POR

DON TOMAS SANCHEZ PACHECO

OFICIAL PRIMERO DE LA DIRECCION GENERAL DE CORREOS Y TELEGRAFOS

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

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

PREPARACION COMPLETA: Externos, 30 pesetas por mensualidades adelantadas.—Internos, 155 pesetas por todos conceptos, con inclusión de las asignaturas de Francés e 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 Arrow-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 Eynstord.—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 Grau» y «Coronel Bolognesi», cruceros tipo de «Scout», clase de 3.200 toneladas y 14.000 caballos, para el gobierno peruano; «Burik», crucero de primera clase, de 15.200 toneladas y 19.700 caballos, para el gobierno ruso; «Katori», buque de combate de primera clase, de 15.950 toneladas y 16.000 caballos, para el gobierno japonés; «Mikasa», buque de combate de 15.200 toneladas y 15.000 caballos, para el gobierno japonés; «Libertad», buque de combate de primera clase, de 11.800 toneladas y 12.500 caballos, para el gobierno chileno (comprado por el gobierno inglés). Cambiado de nombre se llama «Triumph». Por el gobierno inglés: «Natal», crucero de primera clase, de 13.550 toneladas y 23.500 caballos; «Sentinel» y «Ski nuscher» crucero tipo de «Scout» clase de 2.900 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 cálico de enseñanza los resultados obtenidos desde su incorporación oficial en 1881; en Junio de 1916 tuvieron nuestros alumnos:

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

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

ALUMNOS MEDIO-PENSIONISTAS Y EXTERNOS

Carreras Militares

ABIERTA MATRICULA EN LA ANTIGUA

Academia Sánchez Pacheco

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

INTERNADO

ARENAL, 24

Diario de la Marina

Redacción y Administración: Peligros, 3, pral.

PRECIOS DE SUSCRIPCION

MADRID... Un mes... 1,50 pts.
 PROVINCIAS... { Trimestre... 5,00 »
 { Semestre... 10,00 »

TARIFA DE ANUNCIOS

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

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

Servicio al Brasil y Rio de la Plata

por los nuevos y rápidos vapores

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

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

Salidas de Barcelona cada veinte días.

Agencia en Madrid: Sr. D. Gustavo Cespedes, Zetuán, 14.

PARA INFORMES: Sus consignatarios.—En Barcelona, Sr. Don Rómulo Bosch y Alsina.—En Valencia, Sres. Requena é Hijos.—En Málaga, Sra. Viuda de P. López Ortiz.—En Cádiz, Gerencia de la Compañía, San Agustín, 24.

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, 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-Said, Suez, Golombo, 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 Africa.

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
 Comisionados de Embarques
 Aduanas y Fielatos
 CADIZ (ESPAÑA)

¡¡Novedad!! ¡¡LA ZURCIDORA MECANICA!!

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

No debe faltar

en

ninguna familia.

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

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

Patent Magic Weaver

Paseo de Gracia, 97. BARCELONA

ARQUITECTOS Academia Moreno

Jacometrezo, 45, principal. Madrid.

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

LA MEJOR MAQUINA PARA ESCRIBIR

Usad para escribir limpio la maquina

Comparad la escritura de la maquina

YOST



YOST

No tiene cinta.

con todas las demás.

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