

DIARIO DE LA MARINA

Periódico Independiente

Año XLIX

Redacción y Administración: Poligros, 3, entlo. dcha.-Tel. 2.931.

Madrid, Viernes 13 de Abril de 1917.

DOS EDICIONES DIARIAS

NÚMERO 14.814.

Decadencia comercial marítima

Con su reconocida clarividencia, decía Le Mière: «El tridente de Neptuno es el cetro del mundo». Con tan lacónica frase supo sintetizar los vastos horizontes de la política marítima esa admirable organizador. Y en efecto, Neptuno, sobre su carro, blandiendo el tridente y dominando el mar, es el emblema más adecuado de la actividad y de la fuerza de las naciones.

Estas se hallan persuadidas de que sin la fuerza naval no es posible afianzar el porvenir, porque el comercio sólo puede desarrollarse llevando a países lejanos, separados de nosotros por el mar, nuestros productos, de que ellos carecen, a cambio de los suyos, que a nosotros nos faltan.

Por eso, una de las necesidades más definidas de las nacionalidades modernas es la Marina mercante, que alimenta el comercio por medio de los transportes marítimos; y cuanto más numerosa sea la flota comercial de un país, mayor será su influencia en la política internacional.

El coeficiente de ese influjo está constituido por el tráfico marítimo. Un pueblo cualquiera que está en disposición de llevar rápidamente y en condiciones favorables sus productos a todas las partes del mundo, no puede abrigar el más leve temor de ser vencido en la lucha comercial.

Esta siempre resulta favorable para las naciones que tienen en buenas condiciones su flota mercante, porque estando en disposición de ejercer el comercio marítimo en todos sentidos y direcciones, estimula casi automáticamente su producción y su industria, que nunca encuentran cerradas las puertas del intercambio.

Pero una flota comercial necesita el apoyo y la protección de una bien ponderada Marina de guerra; pues los grandes intereses comerciales que representa la continuidad del tráfico marítimo no pueden quedar abandonados a sí propios; es menester que los buques de guerra protejan a los barcos mercantes, que representan los beneficios del trabajo nacional.

La Nación entera es tributaria del comercio marítimo, y es lógico que así sea, toda vez que el nervio de la producción y de las industrias son los transportes marítimos. Una bien tendida política naval tiene, por consiguiente, que estar cimentada en una Marina mercante poderosa, que a su vez está amparada por una importante flota militar.

Sin estos dos aspectos, ningún país puede dar un paso en el camino de sus futuros destinos. España es quizás una de las naciones que mejor pueden servir de ejemplo para demostrar esa evidente verdad. Sin sus empresas y expediciones marítimas no habría podido ejercer la soberanía mundial que disfrutó en otros tiempos; y si la ha perdido, es por haber abandonado el cultivo de la política marítima.

Cuando no se ponía el sol en los dominios españoles, nuestra Patria era una Potencia marítima de primer orden; sus potentes navíos de tres puentes, sus naves de guerra y mercantes circulaban por todos los mares, y al abandonar esa política de prudencia es cuando se empezaron a aflojar los lazos de la madre Patria con sus ricas provincias de Ultramar, que sucesivamente se fueron desligando de la Metrópoli, amenguando el dominio marítimo español y perdiendo su influencia internacional.

La expresión de nuestras actividades industriales y comerciales es ahora muy reducida; la falta de tonelaje a flote para esas actividades está proclamando a gritos la crisis de nuestra Marina mercante que arrastra consigo la crisis de la producción, determinando a su vez la crisis económica.

En torno a la decadencia comercial de España van atropellados todos los intereses nacionales; y si por un azar de la suerte, hijo de nuestra privilegiada posición geográfica, no se experimentan aún en nuestra Patria todos los deplorables efectos de esa gran decadencia, es porque la situación precaria en que la contienda europea tiene sumidos a los otros países del viejo continente, haciendo disminuir su expresión financiera, ha venido a elevar el signo de nuestro crédito monetario; pero una vez que la normalidad internacional quede restablecida, se agudizará la crisis económica de España por la falta de elementos de transporte marítimo, que habrán de determinar una cronicidad peligrosa en nuestra decadencia marítima comercial.

La industria española no tiene horizontes porque no tiene asegurada la navegación comercial. Esta carece de los elementos primordiales para el tráfico marítimo; viene porque el tonelaje que desaparece no se repone y las orientaciones predominantes no se fijan en el problema de la intensificación de los transportes por mar; y dicho se está que, a pesar de todas las benevolencias, simpatías y auxilios morales que nos puedan venir de fuera, nuestra influencia en las decisiones futuras de la política internacional será muy escasa, como es escaso nuestro tonelaje marítimo mercante, que es el eje alrededor del cual giran todas las actividades productoras de la nación.

EL TORPEDEO DEL «SAN FULGENCIO»

La Nota a Alemania

Como es sabido, el Consejo celebrado ayer tarde estuvo dedicado principalmente a tratar de la reclamación que se hará a Alemania por el torpedeamiento del vapor «San Fulgencio».

Acerca de la deliberación habida en el Consejo y del acuerdo recaído en éste, dice nuestro estimado colega *El Liberal*:

«En lo que no tuvo reparo alguno el conde de Romanones fué en ponderar la honda satisfacción que sentía por la unanimidad habida en el Consejo.

Cada ministro — decía —, al exponer su opinión sobre el grave asunto internacional puesto a deliberación, lo hizo con espíritu levantado, con alteza de miras, con el pensamiento puesto en los más puros ideales de la patria y de sus deberes de gobernante.

Así quisiera yo que pensase y discurrese España entera en estos momentos difíciles.

La satisfacción que experimento esta noche es de las más grandes que he tenido en mi vida política.

La conducta nobilísima y patriótica de mis compañeros de Gobierno me ha confortado e impresionado de modo extraordinario.»

Después, manifestó el presidente que el ministro de Estado había sido encargado de redactar la Nota que ha de enviarse al Gobierno alemán protestando del torpedeamiento del «San Fulgencio».

A dicha Nota llevará el Sr. Gimeno el sentido de las manifestaciones hechas por los ministros y del acuerdo adoptado por el Consejo respecto del citado documento.

Nuestros informes nos permiten creer que cuando los ministros acudieron ayer a la Presidencia para celebrar este importante Consejo, llevaban ya formado el juicio que les merecía los términos en que se redactaría la Nota de España al Gabinete de Berlín, pues de ella tuvieron conocimiento en la reunión del día anterior, no sólo por la exposición detallada que del asunto hizo el Sr. Gimeno, sino porque éste facilitó a sus compañeros copia de la ponencia que como ministro de Estado le correspondía.

De conformidad con las manifestaciones del presidente, sabemos que en el Consejo de ayer todos los ministros se mostraron conformes con los extremos que abarca la Nota española, y que si hubo alguna observación fué sólo en el deseo patriótico de que la expresión del pensamiento del Gobierno fuese más perfecta.

Realizada esta labor, el documento fué aprobado por unanimidad.

Tratándose de una cuestión tan trascendente para España, y de un documento que todavía no ha sido remitido al Gobierno alemán, nada tiene de extraño que se guarde acerca de su contenido una reserva impenetrable.

Sin embargo, estando recientes las declaraciones hechas por el Gobierno español acerca de la campaña submarina, declaraciones que fueron tan bien acogidas por la opinión, créenos no equivocarnos al suponer que la Nota está redactada en los términos de gran energía que corresponden a la gravedad del hecho que la motiva.

Y creemos también que habiendo demostrado el Gobierno en diferentes ocasiones su propósito decidido de poner a salvo los intereses de nuestra Marina mercante, en esta ocasión no olvida el perjuicio material causado por el hundimiento del «San Fulgencio», y exigirá, en su consecuencia, la natural indemnización.

El documento quedará ultimado, y tal vez puesto en curso hoy mismo, no haciéndose, sin embargo, público hasta que se reciban noticias de hallarse en poder del Gobierno alemán.

Vapor inglés encallado

Valencia, 13.—En la Comandancia de Marina se recibió al anochecer noticia de que el vapor inglés «Mesopotamia» había encallado a una milla de la escollera Norte del puerto de Denia.

Nuestra neutralidad

La actitud que han adoptado los Estados Unidos y algunas Repúblicas sudamericanas, unida al hundimiento del «San Fulgencio», han producido el que se recrudezca la campaña intervencionista que ciertos elementos de nuestra política ensayaron en varias ocasiones desde 1914.

Respecto al hecho concreto del citado barco, nos consta que el Gobierno español se ha puesto al habla con el de Berlín, y consideramos antipatriótico hacer ningún comentario que pudiera perjudicar al éxito de una gestión diplomática que ha empezado a tramitarse cuando escribimos estas líneas.

Nuestras consideraciones versarán solamente sobre el aspecto general del problema, afirmando por centésima vez la conveniencia de permanecer neutrales, mientras esto sea compatible con el decoro hispano.

A la lectura de la Prensa aliadófila de España, que explota a su sabor las circunstancias, se puede sumar el consejo desinteresado de *Le Temps*, periódico que siempre se distinguió por el tono despectivo con que se ocupaba de los asuntos de Marruecos, en fecha inolvidable para los buenos patriotas.

La ocasión parece oportuna a esas gentes para procurar que nuestro Ejército actúe como tropa de color francoinglesa, y ya está iniciada la campaña sin el menor reparo a las consecuencias que pudiera traer en nuestra vida futura.

Por fortuna, la opinión sensata tiene formado su criterio de un modo tan firme que sólo desprecio pueden inspirar esas gestiones. Ni aun el mismo Lerroux, puesto a la cabeza de un Gabinete, se atrevería a traducir en hechos prácticos las ideas de sus amigos.

En momentos tan solemnes como los de ahora no vamos a tirar por la ventana el fruto de tres años de cordura para complacer a unos cuantos que anteponen sus miras personales al bien del suelo en que nacieron.

Dejando aparte las tristes consecuencias que sufren todas las naciones débiles que han seguido la suerte de la Entente, sería bueno que nos explicasen las ventajas de meternos en la contienda, perdiendo la poca libertad que ya tenemos para traficar a través de los mares.

Mal estamos, y es lógica secuela de lo que se avecina el que estemos cada día peor, si no acertamos a organizar los recursos propios de nuestra producción, ensayando vivir sin auxilio ajeno en el mayor número posible de cosas; pero un rompimiento con los Imperios centrales nos arrebataría hasta la posibilidad del cabotaje, sin abrirnos nuevas fuentes para remediar la escasez.

El más elemental instinto de conservación aconseja seguir conllevando las dificultades sin aumentarnos con inútiles imprudencias.

El Gobierno debe merecer la confianza de todos en el punto concreto de nuestras actuaciones exteriores; es seguro que sabrá corresponder a ella.

Mucho desearíamos poder decir lo mismo respecto al modo de ordenar el consumo y los transportes. Estos problemas, complejos en su propia esencia, tropiezan con los seculares obstáculos que aquí crearon siempre los comparadros y el caciquismo político; pero es justo esperar lo que hagan los actuales consejeros de S. M. antes de comprenderlos en un antemano que sería, por lo menos, prematuro.

Si la opinión sabe conservar la serenidad indispensable este nuevo riesgo será salvado, como lo fueron otros que parecían más graves en épocas recientes que nadie puede haber olvidado.

X. J.

Consejo de ministros

El celebrado ayer tarde en la Presidencia terminó después de las ocho de la noche.

El conde de Romanones dijo textualmente: —El Consejo examinó con la mayor atención todos los problemas pendientes, apreciándolos con unanimidad total y completa en el fondo, la forma y en todos los detalles.

Los periodistas insistieron en pedir nuevas noticias; pero el presidente contestó con tono decidido:

—No se molesten, porque no hay ampliación.

Los ministros tampoco fueron más explícitos.

Se concretaron a decir que se habían resuel-

to todos los asuntos pendientes, incluso el relativo a la Nota que se dirigirá a Alemania por el torpedeamiento del «San Fulgencio».

Respecto a la Junta Central de Subsistencias, se concedió al Sr. Alba un voto de confianza para que adopte la resolución más oportuna.

Acerca del decreto de adaptación de los presupuestos de algunos ministerios, manifestó el Sr. Alba que lo tenía casi ultimado, faltando sólo algunos detalles.

Aunque la reserva del Gobierno es absoluta, sábase que desde anteyer tienen los ministros una nota de los fundamentos de la reclamación que se presentará a Alemania.

Después de detenido estudio quedó ultimada la redacción de dicha nota, encargándose el Sr. Gimeno de darle curso.

INFORMACION DE MARINA

Resoluciones de personal.

Junta de Transportes.—Se nombra suplente del representante del Ministerio de Marina en esta Junta al capitán de corbeta D. Juan Romero.

Destinos.—Se nombra segundo comandante del transporte de guerra «Almirante Lobo» al teniente de navío D. Emilio Ripollés y Calvo.

Se deja en suspenso, hasta nueva orden, el embarco en el cañonero «Laya» del maquinista, oficial de segunda clase, D. José Ripoll.

Se dispone embarque en el crucero «Extremadura» al primer contramaestre D. Diego Canosa.

Se destina al regimiento expedicionario de Infantería de Marina, en África, al primer teniente de Infantería D. Juan Peralta Villar.

Aprendices torpedistas electricistas.

Para los exámenes de ingreso de los torpedistas-electricistas, se han dictado las reglas siguientes:

1.º Siempre que vayan a verificarse exámenes para el ingreso de aprendices torpedistas-electricistas se recomendará al Tribunal examinador el mayor rigor en el examen práctico a que se refiere el art. 19 del reglamento aprobado por Real orden de 27 de Marzo de 1916 (D. O. núm. 74), a fin de que los aprobados posean, si no el oficio de obreros ajustados y electricistas perfectos, a lo menos la disposición y habilidad manual desarrollada en alto grado para llegar a serlo en el período de instrucción.

2.º Los aprendices torpedistas-electricistas ingresarán en la escuela el día 1.º de Septiembre para hacer el curso de nueve meses de electricidad y torpedos, a que se refiere el párrafo 2.º del art. 7.º del reglamento aprobado por Real decreto de 2 de Marzo de 1916 (Diario Oficial núm. 54).

3.º El año de prácticas a que se refiere el mismo párrafo y artículo antes citado se dividirá en cuatro períodos trimestrales, siendo destinados los aprendices, por grupos, a las estaciones torpedistas en el primer trimestre (Junio, Julio y Agosto), a los acorazados tipo «España» en el segundo trimestre (Septiembre a Diciembre), al taller de electricidad y torpedos del arsenal de Cartagena en el tercero (Diciembre a Marzo), y a los buques de la segunda división de la escuadra durante el cuarto trimestre (Marzo a Junio).

Con el objeto de que los aprendices no sufran merma alguna en lo que se refiere a su moral, hábitos militares y disciplina escolar, durante los períodos que permanezcan en las estaciones torpedistas y taller del arsenal de Cartagena, alojarán a bordo de los pontones o en el arsenal respectivo, con oficiales y clases directamente encargados de ellos y primeros responsables de su instrucción, policía y disciplina, sin tolerarles las menores libertades, no permitiendo a ninguno pernoctar fuera del acuartelamiento, aun cuando fuese de la localidad, restringiendo la concesión de permisos, aparte de los reglamentarios en las épocas clásicas del año, cuidando de que vistan reglamentariamente, etc., etc.

Durante todo este segundo año de enseñanza los aprendices seguirán dependiendo directamente de la segunda división de la Escuadra, a la que deberán remitirse mensualmente las calificaciones de concepto que los alumnos merezcan, y un estado demostrativo de las prácticas, ejercicios y trabajos en que tomen parte, siguiendo llevándose en el detall del «Carlos V» o en la Jefatura de servicios de la segunda división los expedientes personales de los aprendices y los datos necesarios para el resumen de sus vicisitudes al ser, en su día, promovidos a segundos obreros torpedistas-electricistas.

DIARIO DE LA MARINA

Redacción y Administración:

Poligros, 3, entlo.

CORDIALIDAD HISPANO-AMERICANA

CONCESIONES DEL GOBIERNO DE PANAMÁ

Por especial encargo de su Gobierno, el representante de Panamá en esta Corte, señor Burgos, ha remitido al señor ministro de Estado copia de dos leyes recientemente aprobadas por la Asamblea nacional, haciendo notar que por su texto se demuestra la amistad y afecto que en aquella república se siente hacia España.

He aquí algunos párrafos de las mismas:

Ley por la cual se hace una concesión a la Sociedad Española de Beneficencia.

Artículo único. Autorízase al Poder ejecutivo para dar en arriendo a la Sociedad Española de Beneficencia, por el término de noventa y nueve años, un área de terreno situado en el Hatillo, con el exclusivo objeto de construir a expensas de dicha Sociedad un hospital y un Asilo destinados a atender en sus enfermedades a los miembros de dicha Sociedad y a socorrer a todo miembro de la colonia española que se encuentre desvalido o enfermo.

Ley por la cual se dictan algunas medidas para la conservación del idioma castellano.

Los lugares habitados de la República que hoy tengan nombres en idioma distinto del castellano serán en adelante designados en los documentos oficiales con los primitivos nombres indígenas o castellanos, y caso de no tenerlos, con el correspondiente en idioma castellano a aquel con que se le conoce, o con el que el Concejo municipal del distrito respectivo determine a más tardar sesenta días después de sancionada la presente ley.

La Secretaría de Instrucción pública queda obligada a dictar las medidas necesarias para que lo dispuesto en el artículo anterior se haga extensivo a las escuelas oficiales en las clases de Geografía e Historia patria y a ayudar a la Secretaría de Gobierno y Justicia en la confección de una lista de todos aquellos lugares que tienen nombres indígenas o castellanos, y sin embargo, no son conocidos por ellos, sino por otros en idiomas extranjeros.

Nueve meses después de sancionada la presente ley no será admitida en las oficinas postales correspondencia que no esté bien dirigida, por señalarse al lugar de su destino nombre distinto del que según esta ley corresponda.

Los anuncios o rótulos que se fijen o pinten en las fachadas de casas de comercio de cualquier naturaleza, de industrias u otros establecimientos, los que conduzcan por las vías públicas anunciadores o vendedores ambulantes y los que se encuentren en vallas o cercas, deberán estar escritos en lengua castellana.

MÉJICO Y LOS ESTADOS UNIDOS

¿Otra guerra?

Nueva York, 13.—El Gobierno ha notificado a Carranza, por medio del embajador mejicano en Washington, que el embargo del petróleo traerá como consecuencia la declaración de guerra de los Estados Unidos a Méjico.

Aviso a los navegantes

El Ministerio de Marina publica en la Gaceta la siguiente nota:

«Francia.—Proyecto de adelanto de la hora legal.—En caso de ser aprobada la proposición de ley sometida al Parlamento francés para adelantar la hora legal, se llama la atención a los marinos para que tomen las precauciones al hacer la lectura de los documentos náuticos, especialmente a lo que concierne a las señales horarias y a las de marea.

Las horas de marea en los puertos franceses están dadas en el Anuario de las costas de Francia para el año de 1917, en la hora legal que regía cuando se publicó dicha obra; esta hora estará, por consiguiente, retrasada una hora sobre la que se propone adoptar actualmente, y que deberá ser marcada en los relojes públicos.

Conviene indicar desde ahora que, en esta eventualidad, las observaciones meteorológicas hechas por los diversos servicios de la Marina y a bordo de los buques y las señales horarias se continuarán haciendo a las mismas horas de tiempo medio de Greenwich que se hacen actualmente.

En avisos ulteriores se recordarán los detalles de las disposiciones que han sido adoptadas para el mismo objeto, en 1916, si éstas son puestas en vigor en 1917.»

EN EL CONTINENTE

La guerra europea

Las operaciones en Francia

Ataques Ingleses.—Pérdida de Monchy.—Actividad en la Champagne.—Luchas aéreas.

Berlín, 13.—Cuerpo de ejército del príncipe heredero Ruprecht.—En la orilla Norte del Scarbe rechazamos ataques ingleses contra Vimy y cerca de Fampoux, acompañados de violenta actividad de artillería.

Al Sur de la llanura del arroyo el enemigo avanzó contra nuestras líneas, con fuertes contingentes.

Perdimos el pueblo de Monchy después de repetidos ataques del enemigo.

Al Norte y al Sur de dicho pueblo se malograron, con grandes bajas por parte del enemigo, varios ataques ingleses, en los cuales tomaron parte también contingentes de Caballería y automóviles tanques.

Un contraataque nuestro desvirtuó un éxito principiante enemigo en los combates cerca de Bulleurt.

En esta acción nos apostaron de 25 oficiales, más de mil soldados y 27 ametralladoras.

A raíz de un combate cerca de Hargicourt, al Este de Peronne, cogimos a más de cien prisioneros y cinco ametralladoras.

El fuego enemigo se concentró de nuevo ayer sobre San Quintin.

Cuerpo de ejército del príncipe imperial heredero.—Desde Soissons hasta Reims el fuego adquirió una violencia extrema.

Algunos sectores del frente estuvieron expuestos a ratos a un fuego granadeado.

También en la Champagne occidental va creciendo la actividad de la lucha de artillería.

Rechazamos avances exploradores dados por la infantería francesa.

Cuerpo de Ejército del duque Albrecht.—Los combates no adquirieron gran actividad.

A pesar de la tempestad, hubo gran actividad aviadora.

El enemigo perdió, por combates aéreos, 23 aparatos, y por medio de fuego de infantería, un avión.

Bombas lanzadas sobre los acantonamientos de tropas y los depósitos de municiones en el valle de Vesle y de Sulpest causaron daños, constatados por nuestros observadores.

El capitán barón von Richthofen derribó a su enemigo número 40.

Detalles de la ofensiva británica.

Londres, 13.—Al Sur de la carretera de Arras a Cambrai, nuestras tropas asaltaron los pueblos de Henin y Wancourt con sus defensas y pasando el río Cojeul ocuparon las alturas de la orilla Este.

Durante el día se han hecho nuevos progresos al Norte de Scarpe y al Este de la altura de Vimy. Nuestras posiciones ocupadas esta mañana al Norte de Vimy han sido fortificadas. En los encuentros de patrullas la última noche, al Este de Ephy, cogimos algunos prisioneros; un gran destacamento enemigo quedó bajo el fuego de nuestra infantería, sufriendo graves pérdidas.

Durante la lucha del 9 y el 10 cogimos prisioneros de los regimientos de Infantería de seis divisiones alemanas. Los prisioneros son más de 1.000 por cada división.

A pesar del mal tiempo, nuestros aeroplanos mostraron mucha actividad, aprovechando las oportunidades de hostigar al enemigo con fuego de ametralladoras. En un momento de calma atmosférica, uno de nuestros aparatos que escoltaba a los encargados de lanzar bombas fué atacado por aeroplanos enemigos, y sin sufrir daño destruyó tres aparatos y obligó a aterrizar otros tres con serias averías.

En total, cuatro aeroplanos alemanes fueron destruidos ayer y otros cinco averiados. Seis de nuestros aeroplanos no regresaron y otros tres fueron derribados.

Las operaciones en Rusia

Ataques rechazados.

Viena, 13.—Ejército del general archiduque José.—En la región de Bekas fueron rechazados ataques enemigos. Hubo gran actividad de las patrullas austroalemanas.

Ejército del general príncipe Leopoldo de Baviera.—Excepto bastante actividad de la artillería, no ocurrieron acontecimientos de importancia.

Combates de artillería.

Berlín, 13.—Ejército del príncipe Leopoldo de Baviera.—El fuego ruso fué muy vivo en Brody, en la línea férrea Zloczow-Tarnopol y a ambos lados del Tnjestr.

No hubo nada digno de mención en el frente del archiduque José ni en el Cuerpo de ejército del mariscal von Mackensen.

Las operaciones en Italia

Actividad de la artillería.

Viena, 13.—La actividad de la artillería en el litoral fué ayer más intensa; continuó durante la noche en la región del valle del Etsch y del lago de Garda. Los Italianos prosiguieron su fuego de destrucción contra nuestros pueblos.

Ataques rechazados.

Roma, 13.—Las acciones de la artillería han sido normales en todo el conjunto del frente. Anoche, después de un violento fuego de artillería, el enemigo penetró en una de nuestras trincheras avanzadas al Este de Vertolba.

Inmediatamente fué rechazado, gracias a la llegada de nuestros refuerzos, y dejó en nuestras manos algunos prisioneros y algún material.

El Emperador de Austria en el Isonzo.

París, 13.—Comunican de Viena que ha visitado el frente del Isonzo el Emperador Carlos.

El Rey Victor Manuel en aeroplano.

Roma, 13.—El Rey Victor Manuel ha llegado a Tarento, procedente del frente, después de haber efectuado un vuelo de unos 1.000 kilómetros.

Los frentes secundarios

La lucha en Mesopotamia.

Berlín, 13.—Telegrafían de Constantinopla que el parte oficial de ayer dice que en el frente del Irak ha aumentado la actividad de la lucha desde hace dos días. En la orilla derecha del Tigris rechazaron las retaguardias turcas a las vanguardias enemigas, asegurando con esto la libertad de movimiento del núcleo, para tomar posesiones, según un plan. En la orilla izquierda del Tigris se encuentran las tropas turcas en contacto con el adversario. El día 10 hubo vivo fuego de artillería e infantería.

En la orilla septentrional del Diala hicieron retroceder las avanzadas turcas a una división de Caballería enemiga 15 kilómetros. Más hacia el Nordeste, un regimiento de Caballería enemiga, apoyado por artillería y ametralladoras, rebolsó el Diala. Este regimiento fué rechazado al otro lado del río por la Caballería turca, y como el adversario no consiguió utilizar el primer paso, se ahogaron muchos jinetes enemigos en el río. En la frontera persa, al Este de Revanduz, las tropas turcas, no sólo rechazaron un ataque de los rusos, superiores en número, sino también rechazaron con un contraataque al enemigo 20 kilómetros en dirección Este.

EL BLOQUEO

LA GUERRA EN EL MAR

VAPOR INGLÉS TORPEDEADO

Llegada de los naufragos.—Sus manifestaciones.

Alicante, 13.—Ayer arribó a este puerto el vapor «San José», de la Compañía Sevillana, del que, acto seguido, desembarcaron varios marineros ingleses que encontraron el buque español en un bote, a cuatro millas de la costa de la isla Tabarca, hacia la cual se dirigían los naufragos ingleses.

Estos se presentaron al vicecónsul británico y a las autoridades de Marina, ante las cuales dijeron que pertenecían al buque inglés «Glendiffe», de 6.000 toneladas.

Navegaban con rumbo a Génova, conduciendo 2.000 toneladas de carbón, cuando a las dos de la madrugada, frente al cabo de Palos y a unas siete millas de la isla Tabarca, advirtieron la presencia de un submarino que les disparó dos cañonazos.

El «Glendiffe» contestó a la agresión haciendo fuego contra el submarino con los dos cañones que montaba.

Un torpedo del sumergible alcanzó la obra muerta del «Glendiffe», dejándole inhabilitado para toda defensa. Seguidamente el buque recibió otro torpedo y entonces los tripulantes arriaron los botes de salvamento y embarcaron en dos de ellos en número de 35, cuyo número constituía la tripulación.

Desalojado el buque, dos marineros del submarino pasaron a bordo del «Glendiffe», y colocando dos bombas incendiarias a popa y a proa, embarcaron nuevamente.

Las bombas no tardaron en estallar, provocando el hundimiento del buque.

El comandante del submarino se llevó prisioneros al capitán, al primer maquinista, a dos marineros y a 14 tripulantes. Los restantes son los que han llegado hoy, ignorándose la suerte de los 18 hombres que embarcaron en otro bote.

A las doce de la mañana llegó a Santa Pola otro bote del «Glendiffe» con 14 tripulantes, uno de ellos muerto.

Se asegura que el submarino, después de hundir el vapor inglés, torpedeó otro buque frente a Santa Pola.

Los tripulantes del vapor «Ciudad de Cádiz» llegados esta mañana cuentan que en las primeras horas de la madrugada vieron a la altura del cabo de San Antonio un vapor ardiendo, lo cual parece confirmar los rumores que vienen circulando respecto al otro hundimiento.

Frente a la costa de Desia, y en dirección Suroeste de la isla Formentera, un vapor inglés, auxiliado a distancia por un transporte, sostiene un combate con un submarino. Se ignoran detalles.

El marinero muerto.—El capitán del «Glendiffe».

Alicante, 13.—Según declaración de los tripulantes del «Glendiffe», el marinero muerto fué por la impresión que le produjo el torpedeamiento del buque.

Murió a bordo del bote salvavidas.

El capitán, a quien se creía prisionero en el submarino, ha llegado a Alicante, gracias a haberse ocultado en uno de los botes.

Naufragos dinamarqueses.—Otro combate entre un sumergible y un barco armado.

Barcelona, 13.—Esta mañana ha llegado a este puerto el vapor español «Marqués del Turia», conduciendo cinco naufragos recogidos en dos botes a la altura de Denia.

Según manifestaron, pertenecen al bergantín goleta dinamarqués «Osgar», torpedeado a las siete de la mañana del 11 a pocas millas del Cabo.

Los tripulantes del «Marqués del Turia» cuentan que han presenciado un combate entre un sumergible alemán y un barco inglés armado.

Ambos buques cambiaron numerosos disparos y el sumergible desapareció.

Se ignora si por haber recibido algún proyectil.

Marineros ingleses en Valencia.

Valencia, 13.—Procedentes de Barcelona han llegado seis marineros ingleses que pertenecían a la dotación de un barco recientemente torpedeado.

Han sido socorridos por el cónsul británico.

71 navios perdidos.—Algunos llevaban escolta de buques armados.

Berlín, 13.—Los barcos dados como hundidos en el último informe oficial son:

Vapor inglés «Stanley» (3.987 toneladas), «Glenogle» (8.200), veleros ingleses «Hyntley», con pez para Dieppe; «Mary Annie», con carbón para Trepout; «Boaz», «Gipstick» y «Endymion», así como dos pesqueros franceses desconocidos; vapor italiano, armado, «Ivanguard» (2.703); con trigo para Cardiff; vapor belga «Trevier» (3.006), vapor tanque holandés «Hestia», vapores noruegos «Lisbeth» y «Grip», ambos con cok, y el «Aastaa», con trigo para Inglaterra; «Morild Ronisch», con madera para minas, con destino a Cardiff; «Farmand», con carbón para Lisboa; velero noruego «Scendsholm», vapor sueco «Norma», con cacahuets; vapor griego «Katina», con fosfato para Nantes.

Además, los siguientes barcos, cuyos nombres no pudieron ser comprobados: vapor conveys, con luces apagadas; vapor con luces apagadas y fuertemente cargado, escoltado por el buque de guerra «Reinstores»; buque hospital, en el centro del canal de la Mancha, entre El Havre y Portsmouth; vapor transporte, escoltado por destroyers, con rumbo a El Havre, torpedeado entre convoy; barca de tres palos, remolcada por un remolcador.

Como complemento a los éxitos submarinos comunicados el 6 de Abril, hay que dar, según noticias detalladas recibidas hasta ahora, lo siguiente:

Entre los buques hundidos se encontraban los vapores ingleses armados: «Snotion Range» (4.682), con 7.500 toneladas de trigo, frutas y pulpa de avena; «Syenwood» (1.984), con 2.900 toneladas de carbón para la flota inglesa; un vapor desconocido de 1.800 toneladas; vapores ingleses «Fairearn» (592), con carbón; «Ennistown» (700), «Ardenwenn» (3.898), con 5.000 toneladas de azúcar; «Arclglass» (778), con planchas de acero; «Cannizaro» (6.113), vapores carbonero «Somme» (1.800) y «Holgate» (2.604), con mineral de hierro, siendo su capitán hecho prisionero; trasatlántico del tipo «Menegantic» (1.478), veleros ingleses «Howe», con carbón; «Brandon», con planchas de acero, y «Eastern Belle», con pez.

Pesqueros ingleses «Prince of Wales», «Galatea», «Moulteik», «Petrel», «Median», «Roslyn», «Industrial», «Expidient», y buque fero inglés «Southarklow», en la costa oriental de Irlanda; veleros franceses «Bruyere», con aceite de alquitrán; «Frigates», con carbón; «Eugenie Pergeline», con mineral; pesqueros franceses «C. 707», «C. 709» y «C. 775»; dos pesqueros franceses desconocidos; velero ruso «Laymar»; vapores noruegos «Koreasaa», «Daagali», «Gaemir», con carbón; «Sandvik», con hierro; «Tizona», con cok; «Maeschall», con carbón; «Cónsul Persien», con mineral; «Havayst», en viaje a Inglaterra; velero noruego «Sirius», con trigo; vapor danés «Bergehus»; velero «Benar Ebeneze»; vapor griego «Poseidon», con mineral de hierro; ocho vapores, entre ellos dos tanques; cuatro veleros cuyos nombres no pudieron comprobarse.

América y la guerra

El auxilio a los aliados.

Londres, 13.—Según noticias de Washington, la Comisión de Hacienda de la Cámara ha autorizado la emisión de obligaciones por 5.000 millones de dólares, y además pondrá a disposición del Presidente Wilson otros 3.000 millones para que los preste a los aliados, a quienes el Comité de Marina se propone enviar inmediatamente municiones y viveres en grandes cantidades.

Muy en breve saldrá para París una Misión norteamericana, presidida por el coronel House, y de la que formarán parte el general Kulm,

ex agregado militar en Berlín y jefe de la Escuela de Guerra; el almirante Benson, un juriscónsulto, un financiero y quizá algún significado representante del partido republicano.

La intervención del Brasil.

París, 13.—Según noticias de Río Janeiro, el Gobierno del Brasil entregó esta mañana los pasaportes al ministro alemán y ha ordenado al representante brasileño en Berlín que abandone aquella capital.

Los empleados de Aduanas han sorprendido a unos marinos alemanes que intentaban llevar piezas de las máquinas de los buques alemanes internados en la bahía de Santos.

Cuba y la República francesa.

París, 13.—El presidente del Consejo, Ribot, ha dirigido al presidente de la República cubana el siguiente despacho:

«Este Gobierno acaba de tener noticia de la noble resolución que coloca a ese país junto a Francia y sus aliados.

Nunca hemos dudado de la simpatía de Cuba por la causa de la libertad y de la democracia, que defendemos hace cerca de tres años.

Todo hace presagiar nuestra victoria, y la República francesa se congratulará de que la nación cubana participe del triunfo.

Reciba ese Gobierno nuestra felicitación y acepte el testimonio de la amistad francesa.»

Neutralidad del Uruguay.

Londres, 13.—De Montevideo comunican que el Gobierno uruguayo ha resuelto permanecer neutral en el conflicto planteado entre Alemania, Cuba y los Estados Unidos.

AL REGRESAR DE FRANCIA

Declaraciones del Sr. Lerroux

Zaragoza, 13.—Ha llegado, procedente de Bayona, el Sr. Lerroux, recibiendo sus correccionarios, que le obligaron a quedar algún tiempo en esta población para saludarlo.

Preguntado sobre la crisis abortada, me contestó que él no ha creído en ella, porque, desgraciadamente, en España padecemos los Gobiernos a plazo fijo, y el del actual no ha terminado todavía.

Además, cree que no era fácil que nadie quisiera sustituirle en unas circunstancias tan difíciles como las actuales.

Le pregunté si sería ministro de un Gabinete nacional, y me contestó que con las instituciones jamás, creyendo que, de formarse, fracasaría.

«Claro es—añadió—que, en caso de suprema necesidad, si ese Ministerio nacional se formase, tengo hombres en mi partido que podrían representarle.

Hablando de la guerra en general, manifestó que él ha sido siempre intervencionista, porque lo cree beneficioso para España; tanto es así que si, a pesar de mis convicciones e ideas afines con los aliados, si llegase el momento de que conviniese a España la alianza con Alemania, me haría germanófilo.

Manifiesta que en Francia circula la noticia de que en Grecia estalló la revolución, proclamándose a Venizelos, y que los Reyes están presos.

Terminó sus manifestaciones expresándose en términos pesimistas acerca del porvenir de España.

En el expreso marcha el Sr. Lerroux a Barcelona.

Las Academias militares

Prácticas de fin de curso.

Se ha dispuesto que las diferentes Academias militares realicen las prácticas anuales en la siguiente forma:

Academia de Infantería.—Comprenderán dos períodos: el primero, del 19 al 25 de Mayo, en las inmediaciones de Toledo y permaneciendo siempre en la plaza; el segundo, en el campamento eventual de Ballsteros, del 26 de Mayo al 6 de Junio, trasladándose a Urda por ferrocarril, y desde ese punto, por jornadas ordinarias.

Academia de Caballería.—Durarán ocho días, del 10 al 18 de Mayo, consistiendo en una marcha por jornadas en sus distintas formas, ordinaria, velocidad, resistencia y nocturna, siguiendo el itinerario Valladolid, Nava del Rey, Fuentesauco, Zamora, Toro y regreso a Valladolid.

Academia de Artillería.—Se verificarán en los alrededores de Segovia, durante cinco días. Con los 112 segundos tenientes alumnos del quinto año se formarán ocho grupos de 14, realizando viajes de instrucción a Sevilla, Trubia, Oviedo, San Sebastián, Bilbao, El Ferrol, Granada y Guadalajara.

La duración de estos viajes será de doce días, del 3 al 14 de Mayo, inclusive.

Academia de Ingenieros.—Tendrán lugar en Guadalajara, y las ferroviarias en el trayecto Madrid-Torralba.

Veintiséis segundos tenientes alumnos del quinto año realizarán un viaje de instrucción, divididos en grupos de 13 cada uno, visitando Madrid, Granada, Algeciras, Oviedo y Gijón. Los 27 segundos tenientes alumnos del cuarto año, en dos grupos, visitarán San Sebastián, Bilbao, Burgos, Madrid, Zaragoza y Valencia; 27 alumnos del tercer año, también en dos grupos, visitarán Madrid, Toledo, Yeles, Zaragoza, Barcelona, Oviedo y Gijón.

La duración de los viajes será de doce a catorce días.

Academia de Intendencia.—Durarán nueve días, del 22 al 30 de Abril, con una marcha por jornadas ordinarias a Arévalo, donde se instalará un campamento administrativo, regresando por ferrocarril.

Treinta alumnos del tercer año, en dos grupos de 15, visitarán: el primero, Mieres, Oviedo, Gijón, San Juan de Nieva y Candás, y el segundo, La Coruña, El Ferrol y Vigo, durando el viaje once días y se emprenderán una vez terminadas las prácticas generales.

Academia Médico-militar.—Consistirán en la formación de una ambulancia mixta, simulando los servicios de Sanidad en el combate; tendrán lugar en los alrededores de Madrid y se verificarán en la primera quincena de Junio, durando dos días.

Mejoras en Madrid

El Metropolitano Alfonso XIII.

Ha sido formalizada la adjudicación de las obras de la primera línea del Metropolitano Alfonso XIII, por la Sociedad del mismo nombre, a una importante casa constructora de Bilbao.

Esta se ha comprometido, depositando para ello una importante fianza, a ejecutar por cantidad algo inferior a la presupuestada por los ingenieros iniciadores del proyecto todos los trabajos de la infraestructura, o sea la galería subterránea por doble vía y estaciones, en un plazo de menos de año y medio.

Las obras de la Gran Vía.

El alcalde, al hablar con los periodistas, les comunicó que se había reunido la Comisión de Hacienda para seguir estudiando las últimas proposiciones hechas por la Empresa de la Gran Vía, añadiendo que sobre el asunto había cambiado impresiones con los jefes de las minorías que integran la Corporación municipal, y que por la tarde se pondría al habla con el concesionario de las referidas obras.

Un periodista ha rogado al alcalde que facilitase a la Prensa, ya que se trata de un asunto de excepcional importancia, el dictamen de la Comisión o los acuerdos que la misma tome.

«Tengo pensado hacerlo así—repuso el alcalde—; pero por ahora hay que guardar reserva, debido a que estamos en período de negociaciones. Ya veremos si pasado mañana puedo complacerles.

Y nada más dijo S. E.

Después los periodistas hablaron con el señor Besteiro, que asistió a la Comisión de Hacienda, quien nos dijo que de momento le parecen inaceptables las proposiciones de la Empresa, porque no hay garantías de que aquella pueda pagar con fidelidad las 500.000 pesetas cada dos meses que ofrece entregar al Ayuntamiento, así contra el pago de los intereses.

El alcalde manifiesta que hay un banquero que garantiza los compromisos a que se obliga la repetida Empresa; pero mientras el nombre de aquél no se conozca, así como las condiciones, no se pueden aceptar de plano las proposiciones de que va hecho mérito.

Hay que saber bien y con toda precisión a qué se compromete la Empresa, qué garantías de solidez ofrece y a lo que queda obligado el Ayuntamiento.

Pero lo más gracioso—manifestó el concejal socialista—es que el concesionario, que no respetó plazos ni estipulaciones escrituradas, fija como máximo para la respuesta que a sus demandas ha de dar el Ayuntamiento el de ocho días, que vencen el próximo lunes. Con ese apremio de tiempo no se puede ni se debe resolver un asunto de esa importancia y desconocido para la inmensa mayoría de los concejales.

Claro está que no conviene dar largas a la cuestión, porque entonces sería hacer el juego a la empresa, y eso no, de manera alguna.

La recaudación del mes de Marzo

La Inspección general de Hacienda ha publicado las cifras detalladas de la recaudación obtenida por el Tesoro público durante el pasado mes de Marzo.

De ellas resulta que en ese mes se recaudaron en total 102.833.224 pesetas, frente a 200 millones en igual mes de 1916; pero como en aquel año se computaron diez millones obtenidos con la negociación de obligaciones del Tesoro, en definitiva el mes de Marzo del año actual resulta con un aumento de 2 1/2 millones de pesetas.

Sumando los datos de Marzo con los de los dos meses anteriores, aparece el primer trimestre con un ingreso global de 286.600.048 pesetas, frente a 266.206.811 en el primer trimestre del año anterior, una vez descontado el ingreso extraordinario por venta de obligaciones del Tesoro, como antes hicimos.

Acusa, pues, el trimestre un aumento de más de 20 millones; en los ingresos ordinarios del Tesoro, y de 31 millones si se mira a las cifras del año 1915.

Esta reposición de nuestra Hacienda se distribuye por igual entre casi todos los conceptos contributivos; pues sólo aparecen en baja Aduanas, por 1.768.928 pesetas; Propiedades, por 599.988, y cédulas, por 21.346.

Los capítulos que acusan mayor crecimiento son: derechos reales, 10,3 millones; azúcares, 2,8; Timbre, 2,3; utilidades, dos, y alcoholes, 1,7 millones de pesetas.

NOTAS POLITICAS

LO QUE DICE EL PRESIDENTE

Después de despachar con S. M. el Rey trasladóse el jefe del Gobierno a su despacho oficial, donde recibió a los periodistas.

Manifestó el presidente que no ocurría nada nuevo que comunicar a la Prensa.

Contestando a una pregunta de un compañero acerca de si Alemania consentiría nuestro tráfico marítimo con América a pesar de la guerra, dijo el conde de Romanones que nada sabía acerca de esto.

En cuanto a la Nota que se dice que nuestro Gobierno va a dirigir a Alemania protestando contra el torpedeo de nuestros barcos, dijo el jefe del Gobierno que, en efecto, así se piensa; pero que aun no está redactada por el ministro de Estado, a quien corresponde; pero tampoco se hará pública hasta que sea conocida del Gobierno alemán.

Hasta el próximo miércoles no habrá Consejo de ministros, a menos que surgiese algún asunto urgente que lo hiciera necesario.

Habló algo el presidente de la non nata crisis, para decir que eso fué un fenómeno de autosugestión, pues nunca existió tal crisis.

En Gobernación.

En la larga entrevista que con los periodistas celebró esta mañana el ministro de la Gobernación, dijo éste, contestando a preguntas de un repórter acerca de la reapertura de la Casa del Pueblo, que aun no se había ocupado el Gobierno de este asunto.

Hizo recordar que esa clausura perjudicará la fiesta obrera del 1.º de Mayo, puesto que no tienen dónde reunirse para tomar acuerdos, y que la reunión que estaban celebrando cuando se clausuró el local era para tratar de ese asunto.

En este caso, contestó el ministro, si lo hubiesen dicho no se habría puesto obstáculo ninguno.

En cuanto a la reapertura, dirá a ustedes que se están abriendo en casi toda España las Casas del Pueblo clausuradas.

Después, recogiendo las manifestaciones que en su artículo de contestación ha hecho el vizconde de Eza respecto a la tasa del trigo, lamentábase el ministro de que dicho señor no se haya fijado en que antes de ahora la fanega de trigo costaba 11 pesetas y ahora cuesta 16; queda, pues, un margen de cinco pesetas, que es suficiente para los productores como precio remunerador, según opinión de los técnicos, sin necesidad de subir el pan. No hay, pues, razón, ni es patriótica la amenaza que el vizconde de Eza deja entrever en su artículo de que los productores disminuirán la siembra próxima de trigo para sembrar cebada.

Esto, que siempre sería inconveniente, es ahora antipatriótico, cuando por la entrada de la Argentina en la guerra, aquel país ha decretado la prohibición de exportar trigo.

Además, yo recordaría al vizconde de Eza, cuando habla de subir el precio del pan, lo ocurrido con las tahonas la noche del 29 de Junio de 1914.

Además, el vizconde de Eza, cuya posición en el partido conservador y cuyas dotes de inteligencia y de cultura le tienen reservado el ministerio de Fomento acazo, no debiera olvidar que habrá de sufrir después las consecuencias de sus predicaciones de ahora.

En cuanto a la tasa del trigo, ha de ser igual para toda España, pues otra cosa sería injusta y perjudicial.

Siendo yo alcalde solicité para esta cuestión

de la subida del pan su consejo y su concurso; pero ahora, como ministro, y en vista de sus manifestaciones, no he menester de sus consejos, que creo perjudiciales al interés público.

Después ocupóse el Sr. Ruiz Jiménez de lo ocurrido en el Consejo de ayer, insistiendo en que hubo perfecta unanimidad en cuantos acuerdos se tomaron, después de exponer su opinión todos los ministros.

El ministro de Hacienda hizo resaltar esta unanimidad, para la que cada opinión era un voto.

Hablóse después de cuestiones de carácter interior, y especialmente del carbón, asunto de vida o muerte para nosotros, pues no se trata sólo del alumbrado, sino de la vida de numerosas industrias, de las que viven miles de obreros que quedarían sin trabajo.

Aunque se dice que hay en España mucho carbón, lo grave es el transporte del mismo, que no es tan fácil como parece el extraerlo de las cuencas.

En la cuenca minera de Asturias, por ejemplo, se ha terminado un nuevo pezo. En el Musel la producción ha aumentado de 2.000 toneladas a 6.000; pero hacen falta líneas férreas que lo transporten, y estos trabajos no se improvisan.

Dentro de dos años llegaremos a producir 12.000 toneladas, y como el consumo es en España aproximadamente de 8.000 nos quedarán 4.000 para la exportación. El porvenir, pues, es halagüeño; pero hay que preocuparse del presente.

Ayer acordamos en el Consejo, por iniciativa mía, que yo me dirija a todos los gobernadores recomendándoles que procuren el mayor ahorro posible de carbón en las respectivas provincias.

Esto originará seguramente muchas molestias, pero es indispensable sacrificarse todos en interés del bien general.

Por último, el Sr. Ruiz Jiménez habló de las incautaciones; cuestión que también se trató en el Consejo de ayer.—La mayor parte de las dificultades en este asunto—dijo el ministro—depende de haberse arrancado esta función a los Ayuntamientos. Creyéndolo yo así propuse al Consejo, y así se acordó, que yo me haga cargo de todo lo referente a este problema. Esto significa una enorme trabajo más para mí; pero el patriotismo nos impone deberes inexcusables que hay que cumplir.

En Hacienda.

El Sr. Alba no recibió hoy a los periodistas porque no tenía noticia ninguno que comunicarle.

Una Comisión de corcho-taponeros catalanes, acompañada por el Sr. Cambó, visitó esta mañana al ministro de Hacienda para pedirle que, con arreglo a la ley de autorizaciones, se les facilite medios y anticipos para continuar su industria; pues en caso contrario se verían obligados a cesar las fábricas.

El Tribunal de Honor para la Prensa

El miércoles se constituyó en la Asociación de la Prensa, bajo la presidencia de don Miguel Moya, el Tribunal de Honor elegido por el voto expreso de los miembros de dicha Asociación.

Como se recordará, el Tribunal lo forman D. Miguel Moya, D. Torcuato Luca de Tena, el marqués de Valdeiglesias, D. Francisco Verdugo y D. Mariano Perpén, siendo suplentes D. Rafael Esbry, D. José Rocamora, D. Julio Amado, D. Angel Herrera y D. Maximino Esteban.

A la mayor brevedad posible quedará redactado el reglamento, que será sometido al exa-

men y aprobación de todos los periodistas en la junta general que se celebre con tal objeto. Ya son varias las cuestiones que han sido sometidas a la resolución del indicado Tribunal.

Bolsa de Madrid

Table with columns: VALORES PUBLICOS, Día 11, Día 12. Includes sections for 4 por 100 perpetuo interior, 4 por 100 exterior estampillado, 4 por 100 amortizable, Obligaciones del Tesoro, Ayuntamiento de Madrid, Bancos y Sociedades, Ferrocarriles, and Cambios sobre el Extranjero.

INFORMACION DE GUERRA

Profesorado. Se destinan en comisión como ayudantes de profesor de la Academia de Infantería a los primeros tenientes D. Juan Pesquera y don

Eduardo Reyes, y al Colegio de Huérfanos de Santa Bárbara y San Fernando al capitán de Ingenieros D. José María de Acosta.

Orden de San Hermenegildo.

Se concede la cruz y placa de dicha Orden al teniente coronel de Infantería D. Enrique Gamo.

Donativo.

Se dispone que se acepte con destino a los Colegios de Huérfanos el de 1.306 pesetas, hecho por la condesa viuda de Llar.

Concurso.

Se anuncia uno nuevo para la admisión de obras de Hacienda pública, que sirva de texto en la Academia de Intendencia.

Matrimonios.

Se conceden reales licencias para contraerlo a los primeros tenientes de la Guardia civil D. Luis Medina, D. Casimiro Calderón y don Pablo Rubio.

Destinos.

Se destina al Vicariato general castrense a los oficiales segundo y tercero de Oficinas militares D. Eleuterio Nistal y D. Lucio López Izquierdo.

Mañana publicará el Diario Oficial propuestas de destinos de jefes y oficiales de Intendencia, Carabineros e Infantería.

Supernumerario.

Continúa en esta situación el Comisario de guerra de segunda, recién ascendido, don Marcelo de Usura.

Excedente.

Queda en esta situación el comisario de guerra de segunda D. Jesús Pradell.

DE TEATROS

ESPAÑOL

Inauguración de temporada.

Abrió ayer de nuevo sus puertas el clásico teatro municipal, en el que actuará durante la temporada de primavera la compañía que dirige el notable primer actor Miguel Muñoz, conocido ya de nuestro público.

Fué la obra elegida para la función inaugural el inmortal drama de Zorrilla Traidor, infanoso y mártir, una de las más intensas en fuerza dramática del excelso poeta, y que seguramente vivirán siempre en nuestros escenarios, hasta llegar a figurar entre las más aplaudidas de nuestro teatro clásico.

La compañía de Miguel Muñoz, en la que figuran elementos de tanto valor artístico como la notable actriz Gómez Ferrer, y los señores Gil, Mancha y Santamaría, interpretó la obra de Zorrilla con gran acierto, conquistando todos muchos aplausos, especialmente Miguel Muñoz, que en el papel de «Sebastián» estuvo realmente admirable.

El triunfo de anoche hace esperar que la campaña ha de ser de positivos resultados.

PRINCESA

«El glorioso difunto.»

La verdad es que no valía la pena de que los Sres. Arroyo y Dotesio hubieran trasladado a nuestra escena la comedia de Arnold Bennet, porque esta obra, que obtuvo en Londres un éxito enorme, gracias al lenguaje irónico del eminente periodista inglés, no podía lograrlo en España, porque de las obras de teatro se traduce la letra sin gran dificultad; pero el sprit, el humorismo, es muy difícil de conservar en la traducción.

Hay cosas que es mejor dejarlas en su idioma nativo que no desacreditarlas vertiéndolas a otro idioma, en el que no pueden, de ningún modo, ser recibidas con los mismos honores

que lo fueron el día del estreno de la obra original.

La Interpretación fué nada más que aceptable, porque por falta de ensayos, o por lo que fuere, casi todos los actores, incluso Vilches, se equivocaron una porción de veces.

Maquiavelo.

Espectáculos para mañana

ESPAÑOL.—A las diez, La aldea de San Lorenzo.

PRINCESA.—A las diez, El glorioso difunto A las seis, El glorioso difunto.

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

LARA.—A las seis y media, Como hormigas y Los de Alcañiz.

A las diez, Como hormigas y El señor Sócrates.

INFANTA ISABEL.—A las diez, El alcalde de Zalamea.

A las seis y cuarto, El alcalde de Zalamea.

REINA VICTORIA.—A las seis y tres cuartos, cinematógrafo y La Argentina.

A las diez y media, El capricho de las damas y La Argentina.

CERVANTES.—A las seis, Cosas que vuelven.

A las diez, Amor que vence al amor.

ZARZUELA.—A las diez, El tesoro.

A las seis, El rey que rebió.

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

A las diez, Domando la tarasca y El corregidor y la molinera.

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

A las diez y media, El señor Pan'olfo.

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

NOVEDADES.—A las seis, La reina alegre.

A las siete y cuarto, La oración de la vida.

A las nueve y cuarto, La suerte perra.

A las diez y cuarto, De Sevilla a los corrales.

A las once y tres cuartos, La chicharra.

COLISEO IMPERIAL.—A las cinco y media, La cuerda floja.

A las seis y media, Los gabrieles y Una lectura.

A las nueve y media, películas.

A las diez y media, La castellana.

PARIHS.—A las nueve y media, grandes funciones, acróbatas, saltadores, clowns excéntricos, musicales, dresseurs, bufos parodistas.

Director, William Parish.

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

GRAN TEATRO (palacio del cinematógrafo) y CINEMA X.—Butaca, 0,50; palcos, 4 pesetas.—Éxitos grandiosos.

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

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

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

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

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

IMP. DE MARTÍNEZ DE VELASCO. PIZARRO, 15

FOLLETIN NUM. 51.

MEMORIAS

DE

UN NIÑO DE LA SABOYA

POR CLAUDIO GENOUX

(CONTINUACIÓN)

—Amigos, puesto que el diapason de la casualidad hace vibrar para nosotros la cuerda de la dicha, nos debemos apresurar a escuchar sus sonidos.

En seguida fuimos a la bolsa a informarnos si había algún buque que admitiese carga y pasajeros para Río Janeiro. Había uno que aguardaba viento favorable para hacerse al mar: este era el brick «La Derade».

Convinimos con el armador en el precio de nuestro viaje y en el porte de nuestras mercancías y nos fuimos a preparar nuestro equipaje.

Mientras el uno se ocupaba en arreglar los pasaportes, los otros des compraron tres barriles de ma-

dera, donde se encerraron diez mil sanguijuelas, que hicieron la travesía con la mayor comodidad, no teniendo que gastar en su manutención más que lo que costaba mudarles el agua de vez en cuando.

Concluida esta primera parte de nuestro cargamento, hicimos una provisión bastante reducida de objetos de quincalla, los enfundamos, y sin registrarlos, nos fuimos al embarcadero.

En fin, el 1.º de Mayo de 1831, cinco días después de haber encontrado la carta, nos dimos a la vela y enderezamos hacia el estrecho.

XIII

Tiburón, caimán y boa.

Me abstendré de toda narración sentimental o descriptiva acerca de nuestra travesía. Aquella fué una verdadera navegación de señoras.

El 1.º de Junio, impulsados por una fresca y serena brisa, llegamos al Ecuador. En la tarde del mismo día, después de muchas variaciones, desapareció completamente la brisa, y quedamos en completa calma.

Al día siguiente no sentimos ni un corte soplo de viento que templase la sofocante calor que se aplo-maba sobre nosotros.

Las velas pendían de los masteleros casi sin movimiento, y hubiera estado enteramente inmóviles, si el mar, que estaba algo agitado, no les hubiese hecho oscilar algún tanto; pero bien pronto se cubrió todo el horizonte de una desesperante serenidad; y por esa latitud que se reduce a cero, era fácil prever que nuestra permanencia en medio del Océano se prolongaría algunas semanas.

En efecto, un mes pasó sin producir el menor cambio atmosférico. El mar estaba compacto como una plancha de cristal, y ni una sola nube alteraba el color del cielo.

—¿Cuándo tendremos unn ligera brisa?

Tales eran las palabras que se decían por la mañana y las que se repetían por la noche.

El viento, siempre el viento, era el objeto de todas las conversaciones a bordo; pero más que el resto de la tripulación lo deseábamos mis asociados y yo. Estábamos doblemente apenados, porque nuestras sanguijuelas iban mermando cada día, efecto de la falta de agua, y nos chupaban nuestros bolsillos cada vez que había que cambiársela.

No obstante, procurábamos resignarnos, porque comprendíamos este proverbio popular: «Pesadumbres no pagan trampas», y aguardábamos filosófica-

mente que los querubines mitológicos quisiesen permitirnos la salida de aquel abrasado hemisferio, cuando una víctima se presentó para mostrárnoslos propicios.

El cuadragésimo segundo día de aquella maldita calma, habiéndose agotado el repertorio de las distracciones a bordo, el capitán juzgó a propósito para divertir a la tripulación, renovar aquellas saturnales conocidas con el nombre de fiestas tropicales, las cuales no están ya en uso.

Así es que, por puro pasatiempo, marineros y pasajeros se arreglaron cada cual como pudo un traje grotesco, con el fin de desempeñar el papel que a cada uno se le había asignado, y también dejarse bautizar si llegaba el caso.

Mas para hacer el espectáculo más divertido, en vez del cubo que hay costumbre sacar, nuestro oficioso capitán ideó que se pusiera un aparato fuera de la baranda, para formar un depósito de agua inaccesible a los voraces habitantes del Océano, y que pudiese servir de pila de bautismo.

Con este objeto se tendió una vela y se amarró por una punta al yugo de la popa, y a la otra se ataron unas cuerdas que se amarraron igualmente al palo mayor, dejándose caer en el agua la bolsa que formaba.

(Continuará.)

