

DIARIO DE LA MARINA

Periódico Independiente

Año XLIX

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

Madrid, Viernes 11 de Mayo de 1917.

DOS EDICIONES DIARIAS

Número 14.838

Orientaciones hacia una política administrativa

Como esta guerra cruenta no ha de ser eterna, forzoso es irse preparando para la paz, a fin de que las fuerzas productoras recuperen aquella actividad que tenían antes de la ruptura de hostilidades.

No debe ser otra la política de nuestra nación sino la de preparar esas energías estudiando atentamente el resultado de las estadísticas comerciales en anteriores etapas para deducir los rumbos que conviene seguir.

España produce mucho y muy variado; se va organizando la clasificación de sus producciones, de sus manufacturas y de sus actividades más fecundas, y todo eso hay que relacionarlo con los factores del transporte, así terrestre como marítimo.

La plétora en unos sitios y la escasez en otros de producciones y elementos industriales debe servir para que no desconozca el poder público la manera cierta de encauzar las corrientes comerciales.

Muchos de los defectos que se advierten en ese sentido es por desconocimiento de las necesidades de cada región, unas de naturaleza apremiante y otras de carácter transitorio; pero siempre faltas de verdadera orientación comercial.

La división del trabajo es una condición esencial para apreciar debidamente esas necesidades. Los departamentos ministeriales requieren alguna transformación en tal concepto, pues muchas veces ocurre que donde menos antecedentes hay es precisamente donde es necesario remediar las deficiencias.

En España hay gran necesidad de estadísticas; pero no de esas hechas sin orden ni concierto, sino eslabonadas, sujetas a un método, por decirlo así, científico, que permita de momento poder orientarse acerca de las necesidades públicas para su más pronto y fácil remedio.

En materia aduanera y comercial sólo unos cuantos especialistas pueden resolver dificultades de momento relacionadas con el problema de las subsistencias y de los transportes. La ciencia administrativa está por completo en sus principios, y convendría ir desarrollando y dirigiendo en forma que pueda resolver los conflictos continuos que se originan en el desconocimiento de las fuentes de producción y de los mercados de consumo que pueden establecer una sístole y diástole económica y administrativa que permita acabar de una vez con las crisis industriales y mercantiles.

Ahora mismo se advierte que muchas deficiencias nacen de la falta de elementos para el transporte. En algunos sitios que hay escasos productos o mercancías abundan los medios de transportarlas; en cambio, donde hay mucho acaparamiento de este o del otro producto no hay modo ni forma de transportarlo.

Un buen director de esta maquinaria de los transportes en relación con las subsistencias, las producciones y las mercancías, debe tener siempre a su alcance y disposición los datos ciertos para el movimiento y comunicación de unos y otros elementos. Hoy, que el telégrafo y el teléfono son auxiliares preciosos de la buena administración, no cabe disculpar la falta de esos datos y antecedentes al día, y mejor se podría decir al minuto.

Hay, pues, que organizar eso que podría llamarse política administrativa y que en España apenas si desperta la atención de unos pocos. Hoy esa política es toda una ciencia que debe salir del estado rudimentario en que se encuentra para constituir uno de los principales resortes del Poder público.

El Instituto Geográfico y Estadístico realiza una labor muy patriótica, muy científica, muy elevada a este respecto; pero es preciso que deje de ser una especie de arca de la Alianza para convertirse en un manantial de orientaciones prácticas de inmediata aplicación.

La materia es muy árida, pero está en armonía con la evolución de los tiempos, y por eso una transformación radical se impone en todo cuanto se relaciona y pueda afectar a los medios positivos de que los ministros, los subsecretarios y los directores generales puedan en todo momento disponer de los medios, antecedentes y datos necesarios para aplicar el remedio directivo allí donde sea necesario y urgente aplicarlo.

Variaría seguramente la situación de España si esa transformación tan útil pudiera operarse rápidamente, pues podría proveerse de esa

manera a evitar los conflictos antes de que saliesen al exterior, coordinando y dirigiendo las energías nacionales en una orientación salvadora para satisfacer las necesidades de los más, aunque se torciesen y se perjudicaran los convencionalismos de los menos, que hoy por hoy forman una especie de cacicazgo irresponsable que agota todas las fuerzas y destruye todas las fuentes productoras de la nación.

REUNIÓN DE DIRECTORES

La escasez del papel

Convocados por D. Miguel Moya se reunieron ayer en la Asociación de la Prensa los directores de los periódicos para tratar del conflicto que crea la escasez de pasta para la fabricación de papel.

Todos los reunidos expresaron su opinión, y con mayor amplitud lo hicieron los Sres. Luca de Tena y Sacristán.

Aunque no hubo unanimidad en la indicación del procedimiento más eficaz para armonizar la nueva forma de publicación con la futura disponibilidad de primeras materias, se plantearon cuestiones de gran importancia y se estudió el problema en diversos aspectos.

El presidente de la Asociación de la Prensa quedó encargado de visitar al ministro de Hacienda para exponerle las diversas medidas aconsejadas por los directores para adaptar las conveniencias de la publicación de cada uno con la situación que impone el reducido stock de papel.

El Sr. Alba conferenciará también con el representante de La Papelera Española, señor Urgoiti.

D. Miguel Moya convocará de nuevo a los directores de periódico para que en otra reunión, o en varias reuniones sucesivas si fuere menester, se llegue a un acuerdo que sirva de base al Gobierno para adoptar una resolución relativa al consumo de la primera materia por cada uno de los periódicos de España proporcional al acreditado oficialmente antes de que llegáramos a los gravísimas circunstancias actuales.

CONFLICTOS OBREROS

La huelga de marmolistas

El conflicto existente entre los obreros marmolistas y sus patronos, que lleva siete meses de duración, se ha agudizado en tales términos que apenas transcurre un día sin que se registre algún suceso de carácter violento.

Anteayer, a última hora de la tarde, se produjo un gran tumulto en la glorietta de Atocha, en donde se situaron varios grupos de huelguistas esperando la salida del trabajo de los operarios de un taller establecido en la calle del Pacífico.

Cuando dos o tres de los trabajadores a quienes acompañaban unos agentes de Policía llegaron a la glorietta de Atocha, uno de los grupos de huelguistas, compuesto de unos treinta y tantos, la mayoría de ellos armados de garrotes, les acorralaron y acometieron.

Los agentes de Policía vieron comprometidos ante la actitud agresiva de los huelguistas, y éstos lanzaron entonces varias piedras sobre los trabajadores y sus custodios.

En tal trance acudieron varias parejas de Orden público y de la Guardia civil, cuya presencia bastó para que desaparecieran los agresores.

Uno de los huelguistas había recibido tremenda pedrada en el lado derecho de la cara, disparada por otro de los protestantes. Tres huelguistas fueron detenidos.

El lesionado se llama Fernando Martínez Fuentes, de veinte años, habitante en la calle de Jardines, núm. 26. Se le condujo al Hospital provincial, en el que quedó acogido después de practicársele la primera cura.

Huelga en perspectiva.

Barcelona, 10.—La Federación de albañiles ha comunicado que el día 15 expira el plazo para que los patronos contesten a las pretensiones que se les han presentado, y que si en esa fecha no han decidido nada, los obreros se declararán en huelga.

Junta de Transportes marítimos

Bajo la presidencia del director general de Comercio, Sr. Nicolau, se reunió ayer tarde la Junta de Transportes marítimos, con asistencia de los Sres. Asensio, Gómez, Alonso Castrillo, Aguilera, Frigero, Sagarduy, Prados Urquijos, barón de Satrústegui, marqués de la Frontera, Prast y Carvajal (Secretario).

Se ocupó la Junta del Real decreto de 4 de

acual, disponiendo que se invite a los navieros libres a elegir un representante con quien se entienda la Junta de Transportes marítimos para los fines determinados en el Real decreto de 3 de Marzo de 1916, y sobre la suspensión de los efectos de los contratos de fletamentos que tuviesen celebrados con los particulares.

Se despacharon diferentes asuntos de trámite e informes de la subcomisión, y deliberó la Junta sobre la importación de trigos por el Gobierno y carboneo de los barcos.

La Junta, en lo que afecta a la esfera de su competencia, acordó elevar una moción al Gobierno en el sentido de que es indispensable y urgente introducir la mayor economía en el consumo del carbón, llegando a adelantar en una hora los relojes.

También se ocupó la Junta de facilitar la importación del petróleo, y por último, una derrama de 12 pesetas por tonelada de registro entre la Marina mercante nacional para atender a la liquidación de quebrantos por servicios hechos a fletes reducidos.

La Junta terminó su reunión a las ocho y media.

Patología internacional

No hay quien pueda creer que la adición de diversas nacionalidades al grupo beligerante de los aliados sea resultado de las maquinaciones de éstos. Quien tal creyera daría muy pobre idea de su criterio analítico. Investigando acerca de esa inclinación, que ya por lo intensa pudiera considerarse mundial, se advierte en seguida que la causa es de índole exclusivamente moral.

Dígase lo que se quiera, los procedimientos indelicados sublevan las conciencias ya individuales, ya colectivas, más indecisa. El grupo de los aliados no tendría fuerza, autoridad ni influjo suficiente para atraer a esas nacionalidades, celosas cada una de su libertad e independencia. Hay algo que les decide a sumarse con ese grupo, y a lo cual éste es ajeno.

Ese algo es la manera exclusivista del otro bando de ir derechamente a su objetivo sin consideraciones ni respetos de ningún género; y ese proceder, erigido en sistema, conlleva por resultar, no sólo incompatible con el derecho ajeno, sino absolutamente insoportable.

Todavía, si los objetivos encajaban en el marco de lo justiciero y de lo razonable, pudiera tolerarse alguna transgresión en los métodos y en los procedimientos, suficientes a establecer la singularidad de un carácter típico; pero no existiendo semejante ni parecida indicación, solamente se puede cosechar antagonismos y repulsiones.

Es el caso de autos, que diría un curial. Desde que el mundo es mundo, no se había presenciado hasta ahora el espectáculo repugnante de una voluntad avasalladora que se impone por medio de violencias y oprobios innecesarios. Las naciones grandes y chicas procuran sacudir los efectos procaces de semejante sistema, unas por la fuerza, otras retirando su mano a quien ha demostrado repetidamente que no la merece.

Esta actitud indica ruptura espiritual y material, cuyo efecto es, por lo pronto, el establecimiento de una línea divisoria entre afinidades y repulsiones; primer paso en el antagonismo lógico y natural entre amigos y adversarios.

En las leyes físicas se aprende que electricidades del mismo nombre se repelen, y las de nombre contrario se atraen; pero las relaciones espirituales no se rigen por esos principios, y ahí está el error de la diplomacia en el bando contrario de los aliados, supeditada a sorpresas inauditas que nacen del desconocimiento del orden moral que surge de afinidades, no de repulsiones.

El mundo entero se levanta como un solo hombre contra esa diplomacia que tiene por norma la egolatría que en esencia, presencia y potencia es absolutamente impolítica. En esos errores no puede irse a ninguna afirmación positiva, y la suma de negaciones es el aniquilamiento y la ruina.

¿Es una desgracia o una enfermedad semejante manera de apreciar el desenvolvimiento de las circunstancias ajenas? Los aliados suman sentimientos, intereses, afectos; los de la otra acera suman antipatías, repulsiones y agravios. Quizás sea su símol *Quos vult perdere Deus, dementat prius*. A quienes Dios quiere perder, antes los vuelve locos.

Al principio de la conflagración podía, acerca de esto, existir alguna incertidumbre; pero ya, vistos los procedimientos y los despropósitos, los abusos, las descomplanzas, las terquedades inverosímiles del conglomerado adverso de los aliados, no se puede dudar que tales tercios están por completo dejados de la mano de Dios.

Sin decirlo nadie, sin procurarlo nadie, esta convicción ha ido abriéndose paso en todas las conciencias: el asombro primero, la decepción

después, han hecho su camino, y la repulsión brota espontáneamente contra esos tercios, en todos los confines del mundo.

Es una desgracia. Pero esa desgracia tiene todos los caracteres y síntomas de una grave enfermedad; porque se insiste en el error, en la ofuscación; se ven las cosas no como son, sino como se las forja una imaginación egolátrica, extravagante, y entonces es cuando surge el *dementat*. ¿Puede extrañar a nadie que todos huyan de los locos?

Es un caso patológico, no individual, sino colectivo. Y ya es bastante para que piensen y mediten los acuerdos acerca de las consecuencias que puede acarrearles su trato frecuente con los dementes.

La coalición contra ellos es la primera manifestación de su antagonismo; una vez establecida se corta toda relación moral y material con ellos; se establece un apartamiento, una separación, una negación completa.

Tal es el caso digno de meditación y estudio que ofrece en sus postrimerías este espectáculo sombrío de la conflagración europea.

A. S.

PARA DESPUES DE LA GUERRA

Uno de los grandes beneficios que debemos a nuestros amigos de la raza sajona—en cuyo favor quieren llevarnos a pelear D. Melquíades, Lerroux y su comparsa—ha sido distanciarnos de Portugal y de las Repúblicas Sudamericanas, pueblos llamados por la Geografía y por el idioma a vivir en unión perfecta con España.

No puede sorprender a nadie esa tendencia, ni sería lógico indignarse por una cosa perfectamente humana. Sabe Inglaterra que si se uniesen las dos naciones que forman la península Ibérica surgiría en el Occidente de Europa y sobre el camino de la India y de Oceanía una Potencia con la cual no sería fácil jugar.

Lo mismo piensan los Estados Unidos respecto a las consecuencias que pudiera acarrear para su hegemonía en América el que los antiguos feudos hispanos formasen un *bloc* apretado para cerrar el paso a extrañas ingerencias.

Los sajones de aquí y de Ultramar van, pues, a lo suyo, y hacen muy bien. Nosotros debemos de ir a lo nuestro, y haremos muy mal si nos desculpamos en ese camino.

Afortunadamente, los portugueses se van apercibiendo de que no les resulta cómoda ni barata la servidumbre que sus gobernantes aceptaron de la Gran Bretaña. Se acentúa en tierras lusitanas un deseo vehemente de nuevas orientaciones y se mira con noble envidia la postura en que estamos colocados, gracias a la clarividencia y a la admirable labor personal de D. Alfonso XIII.

Los resultados naturales de esta campaña han de ser una disminución pasajera del poder de ciertos elementos, que no les permitirá durante algún tiempo ejecutar los actos de imposición que venían practicando.

Portugal se hará cargo en plazo breve de que no le conviene la tutela inglesa y de que puede hallar grandes ventajas sumando sus recursos a los de España, sin que eso suponga vasallaje ni menoscabo de su autonomía.

Más difícil pudo parecer en 1866 que los pequeños Estados del Sur de Alemania se aliasen con Prusia, frente a la cual lucharon en Sadowa; y, sin embargo, cuatro años más tarde sumaron sus ejércitos al de Moltke para combatir a Napoleón III, que contaba con su ayuda para afirmar su preponderancia en la política mundial.

Mayores inconvenientes ofrecía el que se entendiesen los austriacos, húngaros, eslavos y checos que forman la Monarquía vienesa, y ha bastado un riesgo común para que se borren todas las diferencias.

Portugal y España se convencerán dentro de la primera mitad de este siglo de que su vida próspera depende de que sólo ellas manden en las tierras y en los mares que les pertenecen por decreto divino.

El trabajo de aproximación con la América del Sur reviste otro carácter. No tenemos allí que resguardar intereses políticos ni que resolver problemas militares; pero sí constituir un obstáculo para que se cumpla el sueño absorbente que existe en la Casa Blanca de Washington y que existirá cualquiera que sea la persona que en ella habite.

Es una simple cuestión étnica llamada a resolverse en nuestro favor, si no abandonamos ese asunto y procuramos ir poseyendo una fuerza que obligue a respetar nuestras aspiraciones.

España no puede ni quiere dominar en América; aspira solamente a que otro no domine los que hablan el español.

Los Estados Unidos preparan una escuadra formidable, y ponen los cimientos de un poder militar que nunca tuvieron, con el pretexto de esta guerra. Ellos saben muy bien que no podrán ser útiles en esta ocasión tales elementos, y les tienen, además, sin cuidado los problemas internacionales de Europa. Les basta con que todos los de aquí les entreguen su oro, sin quedarse tan arruinados que luego no puedan comprar sus productos.

Acabada la contienda, Wilson y sus consejeros cuenten con ser los amos, durante algunos años, y aprovecharlos para cerrar su coto con los yacimientos petrolíferos de Méjico y las tierras por que cruza el canal de Panamá.

En tales empresas invertirán lo que están ganando, sin que les disguste, ni mucho menos, el que se debilite la única nación que podía hacerles sombra: la rubia y cariñosa Albión.

H. J.

El contrabando de guerra en Alemania

La sección de política, del ministerio de Estado, inserta en la *Gaceta* una Nota, que dice así:

«Con referencia al anuncio, publicado en la *Gaceta de Madrid* el día 3 del presente mes de Mayo, tratando de las modificaciones introducidas por el Gobierno alemán en sus listas de artículos de contrabando de guerra, y habiéndose recibido posteriormente la confirmación del texto telegráfico que sirvió de base para la publicación de dicho anuncio, se hace público, para conocimiento general, que deberán introducirse en el mismo, para salvar algunos errores que contiene, las modificaciones siguientes:

El número 40 deberá leerse como sigue: «Las materias aisladoras en bruto y trabajadas».

El número 41 es como sigue: «Las ceras de todas clases; los ácidos grasos».

En el número 44, en su tercera línea, donde dice «substancias combustibles», deberá sustituirse por «substancias abrasivas».

En el número 46, la palabra «cristal» ha de sustituirse por «cristalería».

En la redacción del núm. 27, entre las palabras «los giros y dividiendo» y «las cartas de créditos», deberá añadirse «cupones de intereses y de renta», y al fin del mismo artículo, la palabra «entrega de fondos» deberá sustituirse por «transmisión de fondos».

El número 34 queda redactado como sigue: «Hay que añadir el zinc, el cadmio y sus aleados, el circonio, el cerium, el thorium y sus aleados y compuestos, el zirkón, la aena monacitada».

En la lista de contrabando condicional, el número 12 es como sigue: «Las esponjas en bruto y preparadas».

TRES EXHALACIONES

La primera de la temporada

Anoche, a las diez, después de haber estado el día muy bochornoso, se desencadenó sobre la parte Noroeste de Madrid una gran tormenta, cayendo en muy pocos minutos tres chispas eléctricas que, afortunadamente, no causaron desgracias.

Una de las chispas cayó en uno de los pararrayos de la estación del Norte, produciendo grandísima alarma entre los viajeros que aguardaban la salida de uno de los expresos del Norte. Algunas señoras se desmayaron, teniendo que ser auxiliadas en el botiquín de la estación.

Otra chispa cayó sobre la fábrica de cervezas El Laurel de Baco, doblando la exhalación uno de los pararrayos. La trepidación que se produjo fue tan intensa, que se notó en toda la calle de la Princesa, produciendo también gran alarma entre los viajeros de un tranvía que en aquellos momentos pasaba por enfrente de la Casa de Socorro de Palacio.

En los altos de Amaniel, sobre un hotelito allí situado, cayó otra exhalación, que tampoco produjo de gracias personales.

La lluvia, que fue copiosísima, duró muy poco tiempo, reproduciéndose luego el chubasco a la una de la madrugada.

EN EL CONTINENTE

La guerra europea

Las operaciones en Francia

Los franceses progresan en Sancy y Prosnos. Ocupan trincheras alemanas, capturando prisioneros.

París, 11.—En el Noroeste de Soissons y en el Camino de las Damas, la lucha de artillería ha sido intermitente, excepto en el sector de Royer y en el Norte de Bray, en Laonnois, donde ambas artillerías estuvieron muy activas.

Hemos realizado una operación de detalle que nos ha proporcionado ventajas en el Norte de Sancy, especialmente, donde hemos tomado un sistema de trincheras alemanas y hecho 30 prisioneros.

En el sector de Chevreux, los alemanos intentaron de nuevo echarnos de las trincheras que conquistamos el día 8. Sus ataques se estrellaron ante nuestros fuegos de contención y de ametralladoras. Nuestras baterías cogieron bajo sus fuegos y dispersaron las tropas enemigas agrupadas en esa región.

Acciones de artillería bastante vivas al Sur de Morenvillers.

En el Noroeste de Presnes hemos realizado sensibles progresos y hecho unos 30 prisioneros.

En todos los demás sitios el día ha sido tranquilo.

Los ingleses avanzan en el Scarpa.—En combates aéreos derriban 11 aparatos alemanes. De los ingleses faltan cinco.

Londres, 11.—Hemos avanzado ligeramente nuestra línea durante la mañana en la orilla Sur del Scarpa.

Hoy al mediodía, a favor de violento bombardeo, el enemigo repitió sus intentos contra nuestras posiciones de la línea de Hindenburg, al Este de Bullecourt. Su ataque fracasó completamente. Un nuevo ataque alemán, ejecutado durante la noche cerca de Fresnoy, fué rechazado igualmente.

El enemigo ejecutó al principio de la mañana un «raid» al Suroeste de Ypres. Algunos de nuestros hombres han desaparecido.

Durante la jornada de ayer hubo nuevos y vivos combates aéreos. Hemos derribado seis aparatos alemanes y otros cinco tuvieron que aterrizar con averías. De los nuestros no han regresado cinco.

Ataques franceses rechazados.—Las patrullas exploradoras alemanas obtienen algunos éxitos.

Berlín, 11.—La lucha por la posesión de Ballecourt fluctúa con alternativas.

Entre Soissons y Reims aumentó a ratos la actividad de los combatientes; pero, en general, se mantuvo en una intensidad limitada.

En el monte de Invierno y cerca de Sainte Marie Ferne, al Oeste de Cormicy, rechazamos de nuevo repetidos ataques franceses, por medio de acérrimos combates cuerpo a cuerpo y por contraataques.

Al Noroeste de Prosnos no tuvieron éxito avances parciales enemigos.

En varios sectores, las empresas emprendidas por nuestras patrullas exploradoras tuvieron buen éxito.

Las operaciones en Rusia

Actividad de la artillería.—Explosión de minas. Aviones derribados.

Petrogrado, 11.—La artillería enemiga desplega gran actividad en dirección a Vilna, en el sector de Smorgone Crevo y hacia Vladimirovsk, en el sector de Turtzn Chelvolt.

En la región de Zvijen, al Este de Solotoff, el enemigo voló dos fuertes hornos de mina.

Las explosiones causaron daños en nuestras trincheras.

Al Noroeste de Bzejany el fuego de nuestra artillería causó fuertes explosiones en las baterías enemigas.

En el resto del frente hay el acostumbrado troteo.

Aviación.—En la región de Korolitchi nuestra artillería derribó una aeronave alemana, que tomó tierra al otro lado de las alambradas enemigas.

Al Sur de Beree Geny nuestros aparatos derribaron dos aeroplanos alemanes, que cayeron dentro de sus posiciones.

Aumenta la lucha.

Berlín, 11.—A orillas de Narajowka, cerca de Bzejany, en la línea férrea de Tarnopol-Zloczow, aumentó considerablemente la intensidad del fuego de artillería y de minas.

La lucha en el Cáucaso

Petrogrado, 11.—Hemos progresado hacia Dinaveron, al Noroeste de Sennen.

En el resto del frente, el acostumbrado troteo.

Las operaciones en Italia

Ataques rechazados.

Roma, 11.—En el valle de Ledro y en la zona del valle del Adigio, durante la noche

del 8 al 9, después de una preparación de artillería, el enemigo dió pequeños ataques contra las pendientes de Cina d'Oho y de Dosso Casma, y contra Sano (al Sudoeste de Nori). Fué rechazado antes de llegar a nuestras líneas.

Pequeños grupos que habían penetrado en uno de nuestros puestos avanzados cerca de Sano fueron rechazados en un contraataque.

Ayer, en todo el frente, acciones normales de ambas artillerías y bombardeos más intensos en el sector de Piava, en la zona de Gorizia y en el Carso.

Llamamiento a filas en Italia.

París, 11.—Los súbditos italianos de las quintas de 1889 a 1896 que fueron aplazados por corto de talla serán llamados a filas el 16 del corriente.

Sin embargo, se harán excepciones en favor de ciertas categorías de funcionarios y empleados.

La lucha en los Balkanes

En el frente macedónico.

Londres, 11.—Oficial de Salónica.—En la noche del 8, después de una preparación de artillería que duró varios días, las tropas británicas atacaron las trincheras enemigas desde un lugar al Sudoeste del lago Doiran y en un frente de aproximadamente seis kilómetros y medio.

En la izquierda, las tropas británicas se apoderaron de las trincheras enemigas en un frente de unos 3.200 metros, y avanzaron en una profundidad de unos 500. Nos consolidamos en nuestras nuevas posiciones. En nuestra ala derecha capturamos las trincheras enemigas entre el lago y el Petit Foronne, en un frente aproximadamente de 1.600 metros.

Sin embargo, en esta parte el enemigo contraatacó violentamente, y después de una tenaz lucha cuerpo a cuerpo, en la cual los ingleses causaron al adversario severas pérdidas, se vieron obligados a replegarse a sus trincheras ante la superioridad numérica del enemigo.

El servicio real aéreo naval bombardeó las trincheras y refugios subterráneos del adversario, en los cuales dejó caer toneladas y media de explosivos, con buen efecto.

Encarcelados combates.

Berlín, 11.—En el frente macedónico continuó ayer la batalla con el mayor encarnizamiento.

La violencia superó a la empleada en dicho sector en todas las luchas hasta la fecha.

Al Noroeste de Monástir se malograron ataques enemigos que tenían por objeto apoderarse de posiciones de altura interiores.

En el arco de Czerna rechazamos al enemigo, el cual atacó con grandes masas en un frente de 16 kilómetros, y por la mañana, por la tarde y por la noche, después de una fuerte preparación de artillería y de minas, perdió grandes contingentes de sus hombres, compuestos de italianos, franceses y rusos.

EL BLOQUEO

LA GUERRA EN EL MAR

El tonelaje de la Marina mercante británica.

Londres, 11.—En la Cámara de los llores, el día 10, lord Curzon dió las cifras del tonelaje de la Marina mercante británica.

Manifestó que en Junio de 1914, en lo relativo a vapores de 100 toneladas de desplazamiento, el Reino Unido y sus dominios poseían 10.124 barcos, que representaban un tonelaje total de 20.523.709 toneladas.

En Diciembre de 1916 la cifra era de 9.750 barcos, con un tonelaje total de 19.765.510 toneladas.

Con relación a buques mayores de 1.600 toneladas, el 30 de Junio de 1914 existían unos 3.993 barcos, con un tonelaje total de toneladas 16.900.000, que representaban más de la mitad del tonelaje efectivo del mundo entero.

Las cifras correspondientes en 1.º de Marzo de 1917 son 3.500 barcos, con un tonelaje total muy poco menor a 16.000.000 de toneladas.

En Junio de 1914 Inglaterra poseía 45,3 de tonelaje mundial, y en Diciembre de 1916 el 35,2.

El programa presentado por el ministro de Navegación hace provisión para la construcción de 3.000.000 de toneladas por año.

Después de la guerra, la Marina mercante británica aumentará aún más que antes de la guerra.

Desembarco alemán en la costa rusa?

Londres, 11.—Al *Morning Post* le telegrafian de Copenhague diciendo que fuertes destacamentos de torpederos y veleros alemanes recorren constantemente la costa Sudoeste de Suecia.

Se cree que su propósito es el de impedir que los barcos ingleses puedan salir de los puertos rusos.

Según otras referencias, el movimiento de

los buques de guerra alemanes se debe a un plan de desembarco en la costa rusa.

UN COMBATE NAVAL

Encuentro entre una escuadra inglesa y 11 contratorpederos alemanes.—Estos huyen, refugiándose con averías en Zeebrugge.

Londres, 11.—Comunicado oficial del Almirantazgo:

Cuando nuestra escuadra exploradora, formada por cruceros ligeros y contratorpederos de Harwich, mandada por el capitán de escuadra Tyrwhitt, cruzaba esta mañana entre Holanda y la costa inglesa, apareció una fuerza naval alemana de once contratorpederos, la cual seguía una ruta paralela hacia el Sur.

Nuestras fuerzas se aproximaron inmediatamente, abriendo fuego contra el enemigo, el cual huyó rápidamente hacia el Sur cubierto de espesa humareda.

La persecución duró una hora y veinte minutos, pero nuestras fuerzas se vieron en la imposibilidad de alcanzar al enemigo.

Cuatro de nuestros contratorpederos persiguieron a los 11 buques enemigos hasta hallarse a tiro de cañón de Zeebrugge.

Nuestras pérdidas son un hombre herido.

Nos hemos podido dar cuenta de que los contratorpederos alemanes fueron alcanzados por nuestro fuego.

Ocho barcos hundidos en la primera semana de Mayo.

París, 11.—Resumen semanal de entradas y salidas en puertos franceses:

Entradas, 940 vapores; salidas, 930.

Navíos de comercio franceses hundidos por submarinos o minas, de 1.600 toneladas brutas y de más, uno; de menos de 1.600 toneladas brutas, 7.

Navíos de comercio franceses atacados, sin éxito, por submarinos, 7.

Buques de pesca franceses hundidos, 5.

22.000 toneladas hundidas.

Berlín, 11.—En el Atlántico han sido hundidos cuatro vapores y cuatro veleros, con 22.500 toneladas, entre ellos el vapor armado «Sebek» (4.600), con carga general para Australia; «Delmira» (3.450), con aceite para Inglaterra; vapor desconocido armado, con rumbo a Inglaterra; vapor desconocido, con carga, al parecer, de municiones.

De los veleros hundidos, uno llevaba madera; otro, abonos para Inglaterra.

Por aprovisionar a los submarinos.

Nueva York, 11.—Varios vapores americanos que se dirigían a Buenos Aires, sospechosos de avituallar a los submarinos alemanes que operan en el Atlántico, no han podido entrar en las antillas danesas, hoy americanas, por haberseles negado fondeadero, acusándoseles de estar en relaciones con el enemigo.

Todos estos buques han quedado detenidos en las islas Vírgenes.

Para combatir a los submarinos.

Washington, 11.—Wilson ha convocado a los jefes de los grupos de ambas Cámaras para conferenciar acerca de la petición de varios millones, que se destinan a la construcción de buques exclusivamente destinados a combatir a los submarinos.

El Gobierno presentará la petición de crédito inmediatamente, y pedirá que la mitad de esta suma sea entregada en seguida al Gobierno para dar comienzo a los trabajos.

Almería, 11.—Esta madrugada se oyó fuerte cañoneo hacia el cabo de Gata. Primeramente circuló el rumor de que un crucero inglés había sostenido un combate con un submarino alemán, y después se dijo que el vapor atacado por el sumergible había sido el correo «Saxonia», de la Compañía Cunard.

No hay detalles del combate; pero las referencias son que varios vapores encontraron un submarino a 40 millas de la costa y que luchando con él se acercaron hasta unos 10 millas. En el cañoneo el vapor inglés «Casengua» de 923 toneladas, perteneciente a la Buena Hellenman Line, resultó con averías en el castillo de proa y tuvo que marchar a Gibraltar a repararlas.

Se ignora la suerte del submarino.

La marcha de la recaudación

La *Gaceta* publica los estados provisionales de la recaudación obtenida durante el mes de Abril último y los meses transcurridos del año, comparada con la de iguales períodos de 1916.

En el resumen total aparecen recaudadas 93.899.687 pesetas, con un aumento, respecto a Abril, de 5.693.919 pesetas.

La recaudación en provincias, por todos conceptos (excepto Aduanas, achicoria, alcoholes, azúcar y cerveza), figura por 32.681.875 pesetas (con aumento de 4.911.425 pesetas), y por los referidos artículos exceptuados pesetas 16.105.396 (con aumento de 1.116.236 pesetas).

En las oficinas centrales se recaudaron: por Tabacos, 14.441.357 (aumento, 1.150.625 pesetas); por Timbre, 8.204.294 (baja, pesetas 1.069.806); por Loterías, 7.385.168 (aumento, 327.315); por Aduanas, achicoria, alcoholes, azúcar y cerveza, 1.076.323 (baja, 257.528), y por los demás conceptos, 19.005.274 pesetas (baja, 481.348).

Durante los cuatro meses del presente año se recaudaron 385.499.735 pesetas, o sea 26.087.156 más que en igual período de 1916, excluyendo la emisión y negociación de cien millones por Obligaciones del Tesoro, que se efectuó en 1916, o sea comparando únicamente los conceptos contributivos.

La revolución en Rusia

Importante manifiesto del Gobierno provisional ruso.

Petrogrado, 11.—El Gobierno provisional ruso ha publicado una declaración en la que dice que aceptó la carga del Poder apoyado por el pueblo, que deseaba una Rusia libre.

Inmediatamente se pusieron en vigor los principios de libertad e igualdad, la creación de una autonomía local y democrática, la extensión de los derechos cívicos a todos los soldados y la continuación de la lucha en unión de los aliados.

«El Gobierno—dice el manifiesto—no ha faltado a sus principios, ni por su culpa se ha derramado una gota de sangre; pero precisamente por no querer el Gobierno recurrir a procedimientos violentos, se hacen cada vez mayores las dificultades del problema gubernamental.

Realizar por la amenaza y la violencia los deseos de clases es un atentado contra la disciplina y la paz interior, y tal estado de cosas hace difícilísima la situación, viéndose expuesto el país a una desmembración interior y a una derrota en el frente.

Rusia está amenazada de una guerra intestina, de la anarquía y de la ruina de la libertad.»

El Gobierno recomienda al pueblo que se detenga en este camino para fortificar el Poder y conservar la libertad.

Termina diciendo el manifiesto: ¡Ciudadanos! Los destinos de Rusia están en vuestras manos. Sin vosotros, sin vuestro apoyo, el Gobierno se declara impotente. Con vosotros iremos a un gran porvenir.»

El ministro ruso de la Guerra, enfermo.

Berlín, 11.—Según noticias de Prensa de San Petersburgo, la enfermedad del ministro de la Guerra, Guchkov, es de tal naturaleza, que probablemente se verá obligado a dejar por tiempo indeterminado la dirección de la cartera.

Cambio de destino.

Petrogrado, 11.—El general Rousky ha sido retirado del mando del Ejército del frente Norte, y nombrado miembro de los Consejos del Imperio y de Guerra.

Protesta de la Duma.

Petrogrado, 11.—Como consecuencia de los acontecimientos del 3 y del 4, el Comité provisional de la Duma ha aprobado una resolución protestando de que la fuerza armada se inmiscuya en sus manifestaciones.

Esa resolución dice también que el Gobierno no puede asumir responsabilidad ante el pueblo, si no es a condición de disponer de la plenitud del Poder.

EN LA CÁRCEL MODELO

El «plante» de anoche

Iniciación de la protesta.

Ayer tarde se produjo en la Cárcel Modelo una formidable protesta que, a lo que parece, tiene por causa el rigor excesivo con que son tratados los reclusos.

A las siete de la tarde, hora marcada para el cese del trabajo en los talleres, se empezó a notar cierta anomalía entre los reclusos, suceso que fué puesto en conocimiento del director, Sr. Murcia, y al que éste no concedió importancia.

A las ocho de la noche, como de costumbre, se ordenó el toque de silencio.

Al terminar éste, varios de los presos, como obediendo a una contraseña, se amotinaron violentamente, produciendo un formidable escándalo, que dió lugar a la intervención de los vigilantes y demás empleados del establecimiento.

El Sr. Murcia interviene.—Medidas de previsión.

Inmediatamente, y en vista de que el escándalo tomaba proporciones alarmantes, se avisó nuevamente al Sr. Murcia, quien a su vez no tificó lo que ocurría al director general de Seguridad, pidiéndole fuerzas que acudieran a sofocar el motín.

Después, el Sr. Murcia se personó en el lugar del escándalo, para averiguar las causas que lo motivaban y tratar de poner orden entre los reclusos, cosa que no consiguió por el momento, no obstante sus esfuerzos.

Interviene la autoridad.—Envío de fuerzas.

La Dirección general de Seguridad envió inmediatamente, al recibir el aviso del Sr. Murcia, numerosas fuerzas de Caballería y guardias de a pie, al mando del capitán de Seguridad Sr. Salgado, que ocuparon los puntos estratégicos de los alreñadores.

También acudió el director general de Prisiones, Sr. Cadarso; el inspector general de Seguridad, D. Carlos Blanco, y otras autoridades, que penetraron en la prisión.

La causa del motín.—Algunos antecedentes.

Según parece, el «plante» de los reclusos se debió a la pésima calidad del r.icho y a la carencia de limpieza en el establecimiento.

Parece ser también que el trato que se da a los presos en la Cárcel Modelo anda muy cerca de ser cruel y hasta refieren algunos que cuando les sacan de paseo se les prohíbe volver la cabeza, bajo penas severísimas, y a tal punto es terminante la orden, que estas mismas penas son sufridas por el vigilante que no las aplica.

Tedo esto lo expusieron los amotinados a las autoridades.

Estas prometieron remediarlo y hacer cuanto fuera posible por mejorar la estancia de los reclusos en la prisión.

Hace varios días fué presentada en el Juzgado una denuncia firmada por varios presos, en la que exponían al juez los malos tratos de que eran víctimas.

Este se presentó en la Cárcel y comprobó que, en efecto, algunos de los reclusos habían sido víctimas de las iras de un vigilante.

En el interior de la Cárcel se mantienen las precauciones, en previsión de que hoy se repitan los sucesos.

El problema de los transportes

Los trenes rápidos de mercancías.

Se ha dictado por el ministro de Fomento una importantísima Real orden sobre la circulación diaria de trenes rápidos, en cuya parte dispositiva se dice:

«Primero. Que desde el día 15 del mes actual quede establecida la circulación diaria de los siguientes trenes rápidos directos y de los que correspondan de regreso con material vicio: Puertollano-Madrid-Atocha, Puertollano-Madrid-Paseo Imperial, Puertollano-Sevilla, Puertollano-Linares, Puertollano-Espaldy (Compañía Andaluces), Puertollano-Baeza (Gérgal), Puertollano-Málaga (Compañía Andaluces), Puertollano-Málaga (servicio público), Puertollano-Alicante, Puertollano-Cardagena, Puertollano-Huelva y Puertollano-Peñarroya.

Segundo. Que para la formación de los trenes rápidos directos detallados en el apartado anterior y para los transportes que hayan de hacerse a otros destinos, se sitúen diariamente en la estación de Puertollano los vagones previstos para formar los trenes rápidos directos dedicados exclusiva o principalmente al abastecimiento de los ferrocarriles, más 150 vagones, entre los que no se contarán los de propiedad particular.

Tercero. Que las Divisiones y las Empresas atiendan como preferentes las expediciones que hayan de ser conducidas en los trenes rápidos directos, haciendo efectivas en todo caso las sanciones establecidas en la Real orden de 24 de Abril de 1917 para las demoras en la carga o descarga.

Cuarto. Que por las divisiones técnicas y administrativas de ferrocarriles, y especialmente por la tercera, se preste la mayor atención a los servicios a que se refiere la presente real orden, disponiendo la rotulación de vagones que consideren necesaria para la mayor facilidad de la inspección, dictando además cuantas disposiciones les sugiera su celo con el mismo fin y proponiendo, cuando proceda, la imposición de los correctivos a que haya lugar.»

La recogida de mercancías.

El ministro de Fomento, en vista de la poca eficacia que hasta ahora han tenido las reiteradas órdenes emanadas de dicho Centro para activar la descarga y retirada de las mercancías, con objeto de que se puedan intensificar los transportes y evitar la falta de espacio en los muelles para la descarga de nuevas mercancías, ha dictado una enérgica disposición, de conformidad con el Comité de Transportes terrestres y de acuerdo también con el Consejo de ministros. En ella se dispone lo siguiente:

«Primero. Que por las empresas concesionarias de los ferrocarriles se proceda, sin trámite alguno judicial, a la venta en públicas subastas, que serán presenciadas por los interventores del Estado, de las mercancías facturadas en lo sucesivo que no se recojan por sus consignatarios dentro del plazo de cinco días, contados desde el anuncio de la llegada en las listas correspondientes, que estarán expuestas diariamente al público durante las horas ordinarias de despacho; y

Segundo. Que no se admita ninguna expedición sin que en las correspondientes hojas de declaración y carta de porte se consigné, por medio de cajetín y en tinta roja, lo siguiente: «Esta mercancía será vendida por la Compañía, si no se retira dentro del plazo de cinco días, a contar desde su llegada.» (Real orden de 9 de Mayo de 1917.)

El general Serra y Orts

En Madrid se encuentra, en uso de licencia, el general D. Antonio Serra y Orts, segundo jefe del Gobierno militar y general de la brigada de Graa Canaria.

El Ayuntamiento de Puerto de Cabras, capital de la isla de Fuerteventura, durante la ausencia del citado general ha acordado nombrarle hijo adoptivo de aquella ciudad, por los grandes servicios que a la isla prestó cuando estuvo al frente del Gobierno militar de la misma.

A este homenaje se adherirán las islas de Gran Canaria y Lanzarote, pues en todas ellas se ha captado admiración y simpatías el puntador militar, que, aun cuando ya ostentaba el título de hijo ilustre de Alicante, apreciaba plenamente la prueba de estimación que le dan las islas que forman el grupo oriental del archipiélago filipino.

FRANCIA

El Reglamento de pilotos de hidroaviones

El Boletín Oficial de la Marina de Francia publica el nuevo Reglamento para el reclutamiento, instrucción, ascensos y destinos de los pilotos de hidroaviones.

Los candidatos aviadores deben tener menos de veintiocho años y más de veinte, y reunir las cualidades físicas siguientes:

- 1.º Una agudeza visual, normal para uno de los ojos y para el otro, por lo menos, 3/5 de la normal; no admitiéndose ninguna corrección de la vista por medio de lentes.

II. Instrucción.—La formación completa de los pilotos comprende:

- 1.º Permanencia en una Escuela de Aviación de Guerra hasta obtener la concesión del título de piloto aviador militar.

III. Instrucción.—La formación completa de los pilotos comprende:

- 1.º Permanencia en una Escuela de Aviación de Guerra hasta obtener la concesión del título de piloto aviador militar.

- 1.º Doce descensos correctos en el mar.

- 1.º Formación militar: 1.º Buca de minas.

- 1.º Formación técnica: 1.º Nociones sobre el manejo de los aparatos.

En cuanto a mí, obligado a patrullar desde las diez a las doce, recorri con curiosidad extrema y a la claridad de la luna, aquella célebre ciudad, tan notable por sus casas bajas de construcción morisca, de anchas calles, bien alineadas y bañadas por muchos arroyos de cristalinas aguas.

Dos o tres meses de permanencia, debiendo durante ella ser los pilotos sometidos a una vigilancia médica.

Bolsa de Madrid VALORES PUBLICOS

4 por 100 exterior estampillado

8 por 100 amortizable

Resultas Obligaciones 1868

Bancos y Sociedades

París, a la vista billete

Suicidio de un abogado Barcelona, 11.—Se ha suicidado en el despacho de su casa, infringiéndose varias heridas en el cuello con unas tijeras, el letrado don Luis Conulada.

El suceso ha producido gran impresión, pues el Sr. Conulada era persona distinguidísima y muy querida en esta población.

Homenaje a Peral Las Palmas, 10.—Bajo la presidencia del alcalde de Las Palmas se ha reunido la Comisión encargada de honrar la memoria de Isaac Peral.

INFORMACION DE GUERRA Profesorado. Se anuncia concurso para proveer dos plazas de capitán y una de primer teniente, profesores de Infantería, en el Colegio de Huérfanos de la guerra, y dos de capitán profesores y dos de teniente ayudante de profesor, en la Academia de Infantería.

NOTAS POLITICAS El jefe del Gobierno no ha recibido hoy a los periodistas porque, según nos dijo el subsecretario, estaba celebrando una conferencia muy interesante, sin que nos dijese dónde ni con quién.

DE PALACIO Con motivo del cumpleaños del príncipe de Asturias lucieron ayer colgadas todos los centros oficiales.

—Me pareceis un hombre bello, padre mío; hacédmelo el favor de aceptar estos cuarenta reales para que digais dos misas o para que las hagais decir por el reposo del alma del donador.

—Con veinte reales hay bastante, hijo mío, que es el precio de dos misas sencillas; dad algunas pesetas a esos pobres que vais bajo ese porche, y divertíos con lo restante. Gozad de los placeres de la tierra mientras que Dios os llama a disfrutar los del cielo. Yo os bendigo, hijo mío.

—Gracias, reverendísimo padre. Y saludándole profundamente me dirigí al porche del convento.

—Diez, veinte, treinta...

Prueba de ello es que en estos días han llegado nueve barcos con carbón de los que antes cargaron mineral para Inglaterra

Otra de las rectificaciones que tengo que hacer—continuó diciendo el Sr. Alba—es lo referente a que los barcos extranjeros que llegan en lastre a España carguen aquí carbón.

Otro punto que me interesa recoger y rectificar es lo relativo al contrabando y en este punto ya contesta muy acertadamente anoche un periódico que nada tiene de ministerial, como es La Época.

Por último, habló el Sr. Alba de las denuncias que se hacen por supuesto contrabando por Gibraltar. El régimen de exportación se acordó en una convención internacional que suscribió el Sr. Villanueva siendo ministro de Hacienda, y esa convención se cumple estrictamente.

En la entrevista que hoy tuvimos con el Sr. Alba, empezó éste diciéndonos que había leído con extrañeza la noticia publicada por algún periódico afirmando que varios barcos de los que habían cargado mineral para Inglaterra habían regresado sin traer el 33 por 100 de carbón, según está ordenado.

—Es lamentable—dijo el Sr. Alba—que los periódicos, antes de dar ciertas noticias, no se informen bien para evitar la impresión que en la opinión pública producen esas noticias.

Yo que fui, y de ello me congratulo, quien ordené esa medida y dirigí la correspondiente circular a las Aduanas, admití desde luego que ese 33 por 100 pueda ser transportado a España por otro cualquier barco de la misma casa o del mismo consignatario, para lo cual las Aduanas llevan una cuenta corriente a cada casa naviera para saber la cantidad de carbón que traen a España.

—Reverendo padre, le dije, tened la bondad de decirme cuántas misas se necesitan para salvar a un alma que está penando.

—Hijo mío, tus palabras me parecen una burla.

S. M. el Rey recibió ayer en audiencia a los obispos de Oviedo y de la Seo de Urgel, y al presidente de la Compañía de Coches-camas.

La exportación española a Tángier Tángier, 11.—La colonia española y la Prensa local dedican unánimes elogios a la meritoria gestión que nuestro ministro, Sr. Serrat, viene realizando para conseguir que el Gobierno español autorice la exportación de productos para Tángier.

Espectáculos para mañana ESPAÑOL.—A las diez, Bajo la zarpa.

COMEDIA.—A las diez, Los cuatro Robinsones.

LARA.—A las nueve y media, Lo que tú quieras, Como hormigas, La Goya y Gioconda

ESLAVA.—A las diez y media, Casa de muñecas.

FRONTON MADRID.—Todos los días tarde y noche grandes partidos de pelota a raqueta entre agradecidas señoritas.

CIRCO REINA VICTORIA.—Compañía ecuestre, gimnástica, acrobática.

COLISEO IMPERIAL.—A las cinco y media, películas.

FOLLETIN NUM. 74

MEMORIAS

UN NIÑO DE LA SABOYA

POR CLAUDIO GENOUX

(CONTINUACIÓN)

En cuanto a mí, obligado a patrullar desde las diez a las doce, recorri con curiosidad extrema y a la claridad de la luna, aquella célebre ciudad, tan notable por sus casas bajas de construcción morisca, de anchas calles, bien alineadas y bañadas por muchos arroyos de cristalinas aguas.

el astro vivificador, nos dirigimos al reducto inferior, donde quedamos de guarnición.

Desde la plataforma de aquel fortín que domina el valle, se goza de una perspectiva encantadora, a cualquier lado que se mire, se ve revestida la naturaleza de un aspecto diferente.

Al Norte está la ciudad, las graciosas cascadas del Rimac al Sur; al Este las cordilleras cubiertas de nieve y sus asperezas; en fin, al Oeste las estériles rocas de la costa y el agreste paisaje donde en otro tiempo se elevaba Buena-Vista, destruida por un terremoto.

Per tanto, no tarde en fastidiarme. Hubiera preferido a aquella indolente existencia la agitada vida del buque.

Además, bajo el punto de vista de las distracciones que por lo regular cuestan el dinero, el soldado no disfruta más de ellas en el Perú, con los cuatro sueldos de s bras que recibe diariamente, que en Francia, donde no percibe más que uno.

Sin embargo, como el brick que había marchado a Guayaquil no debía tardar en volver, me armé de paciencia.

Mientras tanto pedí una corta licencia que me fué concedida.

He aquí el uso que hice de ella.

Era el primer domingo de Febrero de 1833; la calor se dejaba sentir con exceso. Salí al medio día

solo, con el sable al costado, y llegué a Lima a la hora de comer; es decir, cuando las calles estaban desiertas.

Después de visitar tres iglesias, que como todas las de Rio Janeiro, encontré demasiado lujosas, entré en un café y pedí una botella de vino de Madera.

Sorprendido el negro mozo de que un soldado pudiera hacer tanto gasto, me manifestó que me costaba dos pesos fuertes; pero le impuse silencio con la exhibición de mis tres onzas de oro, que le encargué fuese a cambiar en reales y medios reales, dándole una propina conveniente.

No tardé en cumplir mi encargo a satisfacción; me salí del café y a los cien pasos de la calle me encontré con un fraile manos a boca.

—Reverendo padre, le dije, tened la bondad de decirme cuántas misas se necesitan para salvar a un alma que está penando.

—Hijo mío, tus palabras me parecen una burla.

—Dispensadme, padre; no hago más que cumplir la última voluntad de un moribundo.

—No por eso deja de ser estrambótica vuestra pregunta. Sabed, joven, que las misas de nada sirven para el alma que aquí abajo no haya tenido arrepentimiento ni fe. Las misas, hijo mío, son como los diamantes, no tienen otro precio que el que quiere dárseles.

(Continuará.)

IBARRA Y COMPANIA

SEVILLA

VAPORES DE LA COMPAÑIA

Cabo Roca, 1.582 toneladas; Cabo San Sebastián, 1.583; Cabo de la Nao, 1.558; Cabo Trajosa, 1.496; Cabo San Martín, 1.861; Cabo Espartel, 1.249; Cabo San Vicente, 1.817; Cabo San Antonio, 1.991; Cabo Quejo, 1.691; Cabo Peñas, 1.691; Cabo Palos, 1.697; Cabo Trafalgar, 1.518; Cabo Ortegá, 1.453; Cabo Creus, 1.421; Cabo Prior, 1.026; Cabo Sillero, 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 Telegrafos, con el Oficial de la Dirección D. Gabriel Hombre, y con la cooperación de un escogido y competente cuadro de Profesores, Jefes y Oficiales de ambos Cuerpos.

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

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

Arenal, 24, principales, segundo y tercero.

Vickers, sons and Maxim Limited

Oficinas en Londres: 32, Victoria Street, S. W.—Constructores de buques de todas clases tanto de guerra como mercantes, máquinas marinas, blindajes, artillería de todos calibres para el Ejército y la Marina, cañones de tiro rápido de los sistemas Vickers, Maxim, etc., ametralladoras y municiones.—Fábricas que posee esta Compañía: Astilleros de Barrow-in-Furnes (antes Naval construction and Armaments Co. Ltd. at 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 Stockolm (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 Graus» y «Coronel Bolognesi», cruceros tipo de «Scouts», 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 nischer» crucero tipo de «Scout» clase de 2.900 toneladas y 17.000 caballos; «Dominion», buque de combate de 16.350 toneladas y 18.000 caballos; «King Alfred», crucero de primera clase, de 14.100 toneladas y 30.000 caballos; «Vengeance», buque de combate de primera clase, de 12.950 toneladas y 13.500 caballos; «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 obtuvieron nuestros alumnos:

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

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

ALUMNOS MEDIO-PENSIONISTAS Y EXTERNOS

Carreras Militares

ABIERTA MATRÍCULA EN LA ANTIGUA

Academia Sánchez Pacheco

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

INTERNADO

ARENAL, 24

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 pis.—Cuarta plana, 1,00.

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

Servicio al Brasil y Río de la Plata

por los nuevos y rápidos vapores

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

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

Salidas de Barcelona cada veinte días.

Agencia en Madrid: Sr. D. Gustavo Lospés, 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, 2.

SERVICIO QUINCENAL

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

Este servicio lo practican los vapores correos
«MIGUEL M. PINILLOS»... de 4.500 toneladas.
«CONDE WIFREDO»... de 5.000 id.
«MARTIN SAENZ»... de 5.500 id.
«PIO IX»... de 6.000 d.
«CATALINA»... de 8.000 id.
«BALMES»... de 6.500 id.

Servicios de la Compañía Trasatlántica

LINEA DE BUENOS AIRES

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

LINEA DE NEW-YORK, CUBA, MEJICO

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

LINEA DE CUBA-MEJICO

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

LINEA DE VENEZUELA-COLOMBIA

Servicio mensual saliendo de Barcelona el 10, el 11 de Valencia, el 13 de Málaga y de Cádiz el 15 de cada mes, para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón, Sabanilla, Curaçao, Puerto Cabello y La Guayra. Se admite pasaje y carga con trasbordo para Veracruz, Tampico y puertos del Pacífico.

LINEA DE FILIPINAS

Una salida cada cuarenta y cuatro días arrancando de Barcelona para Port-Said, Suez, Colombo, Singapore y Manila.

LINEA DE FERNANDO POO

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



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

Azopardo & C.ª
Consignaciones, Embarques
Aduanas y Fletamentos
Cádiz (ESPAÑA)

¡¡Novedad!! ¡¡LA ZURCIDORA MECANICA!!

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

No debe faltar en ninguna familia.

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

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

Patent Magic Weaver Paseo de Gracia, 97. BARCELONA

ARQUITECTOS Academia Moreno

Jacometrezo, 45, principal. Madrid.

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

LA MEJOR MAQUINA PARA ESCRIBIR

Usad para escribir limpio la máquina

Comparad la escritura de la máquina

YOST

YOST

No tiene cinta.

con todas las demás.

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

