

# DIARIO DE LA MARINA

PERIÓDICO INDEPENDIENTE

Año XLIX

Redacción y Administración: Polígono, 3, entre de los Tel. 2.931.

Madrid, Sábado 8 de Septiembre de 1917.

DOS EDICIONES DIARIAS

Número 14.930.

## Supremacías contrapuestas

Hay que rendirse a la evidencia y reconocer la clarividencia británica concentrando todas sus actividades y aplicando todas sus energías al sostenimiento de su poder naval. Esa clarividencia constituye para Inglaterra un timbre de grandeza intelectual, un testimonio de superioridad moral y una razón suprema de prosperidad material.

A la Gran Bretaña no le han venido esas ventajas como llovidas del cielo; son fruto de su gran ecuanimidad, de su dominio de sí misma; y al comprender con su gran cultura que es en el mar donde existe el «análisis de todos los beneficios, no se la puede criticar por haberse orientado perfectamente al fundar su constitución nacional en el predominio marítimo.

Este es inmenso y tan legítimo y sólido, que no cabe más. Si Inglaterra no hubiese sabido conquistar en buena ley, por su propio esfuerzo e iniciativa, la supremacía marítima mundial, probablemente a estas horas todos los pueblos de la tierra estarían bajo el yugo de la supremacía militar territorial germánica.

La cohesión espiritual alemana es una de tantas leyendas como se forjan los ilusos, y la prueba de ello está en los menguados resultados producidos en los incidentes de la conflagración europea. La Gran Bretaña con su preponderancia marítima ha eliminado de todos los mares a Alemania; ésta con su supremacía militar y su cohesión espiritual no ha podido evitar estar bloqueada dentro de sus confines europeos.

Son orientaciones contrapuestas, y la práctica ensaña que la británica, por el mar, es infinitamente superior a la germana por tierra; y es que el mar, campo de maniobras para todas las actividades mundiales, no tiene horizontes de absorción, y la tierra tiene confines que detienen los predomínios opresores.

Desde los comienzos de la guerra se pudo advertir el poder marítimo grandioso de la Gran Bretaña, pues con mágico gesto detuvo la expansión alemana, y en el Pacífico y en el Atlántico pudo quebrantar la fuerza marítima germánica. En contraposición, ¿qué limitaciones ni qué perjuicios ha podido inferir Alemania con su preponderancia militar en los territorios ingleses?

La Marina británica ha cerrado el paso a las ambiciones tedesca, ha inmovilizado toda la actividad germánica, ha contenido en sus confines todas las absorciones alemanas. Eso es tan evidente, tan palpable, que nadie le puede desconocer. Para la Gran Bretaña la supremacía marítima es un talismán de la raza. Para Alemania la preponderancia militar es un instrumento de dominio. ¿Resultados? A la vista están: Inglaterra sigue manteniendo a través de los mares relación y trato directo comercial con todo el mundo; Alemania está contenida en sus límites territoriales, incapacitada de comerciar con ningún país del mundo.

Todo esto constituye una enseñanza saludable para las agrupaciones internacionales. Hay que cultivar el mar; orientarse hacia el mar; comunicarse con el mar; convivir con el mar. Eso es lo que hace prósperas y grandes a las naciones. El mar no se puede conquistar por parcelas; no tiene fronteras; no establece limitaciones. Es anchuroso e invita a todos a comerciar.

Inglaterra no ha puesto el veto a la expansión alemana con sus Ejércitos, porque al síquiera se había preocupado de crearlos, y mucho menos de organizarlos. Ha contenido la absorción germánica con el exclusivo esfuerzo de su fuerza naval, con la actuación de sus escuadras y de sus barcos de guerra y mercantes.

¿Qué ha conseguido Alemania en daño de la Gran Bretaña con sus numerosos y aguerridos Ejércitos? Inglaterra está indemne en sus confines insulares; grande, poderoso, activo; firme en su actuación productora industrial y comercial; a cubierto de todos los ataques más o menos vigorosos y desesperados, pero siempre inútiles, de su mortal enemiga.

La supremacía marítima de Inglaterra es un hecho real y evidente, y además satisfactorio y útil a la Humanidad; pues mediante su preponderancia naval la Gran Bretaña es la garantía para todas las naciones, incluso la misma Alemania, de sus libertades y de su independencia respectiva.

En el interés mundial está que Inglaterra

posea esa admirable y gigantesca supremacía marítima; pues gracias a ella no se deriva de la conflagración europea quebrantos inmensos para las naciones, que de no haber sido amparadas en su derecho por las flotas británicas estarían amenazadas de un despotismo humillante que las convertiría en feudatarias de la preponderancia militar germánica.

EN TORNO DE LA PAZ

## Manifestaciones de Edward Carson

Londres, 8.—Sir Edward Carson, miembro del Gabinete de Guerra, contestando a un correspondiente respecto a la paz, ha dicho lo siguiente:

«Algunos se figuran que es suficiente firmar un tratado de paz con Alemania. Pero las naciones del mundo, ¿quieren preparar una nueva guerra, continuar a ese fin haciendo investigaciones científicas, crear armas más poderosas, gastar dinero en formar Ejércitos modernos, construir aeroplanos y submarinos y aprovechar la experiencia de esta guerra para mejorar los procedimientos químicos de gases y otros medios de destruir a los hombres?»

«¿Continuaremos temiendo a cada instante un nuevo conflicto? Realmente, un tratado de paz para estos fines no aseguraría la paz necesaria.»

Se habla de la creación de una Liga de Naciones para imponer el mantenimiento de la paz; pero se olvidan de las condiciones esenciales para el éxito.

Las Naciones se habían coligado para proteger a Bélgica, aplicar la convención de El Haya y poner en vigor el Derecho de gentes; pero los alemanes no hicieron caso de los compromisos contraídos.

¿Cómo se impediría a Alemania el volver a esto?

Mr. Wilson ha declarado que todo tratado firmado por los que gobiernan actualmente en Alemania no asegurará de ningún modo la paz, y en efecto, cuanto menos completa sea la derrota militar de Alemania, más corta será la duración de la paz.

La evacuación de Bélgica serviría a Alemania para hacer creer su magnanimidad, y los alemanes dirían a sus hijos con este recuerdo que la guerra actual constituyó el mayor triunfo militar de Alemania.

Según la lección dada por esta guerra, las democracias coaligadas habrían sido incapaces de hacer frente a los Ejércitos del Kaiser.

Es preciso que la guerra continúe hasta el día del éxito de los aliados, de modo que sea imposible por mucho tiempo toda nueva agresión.

Una vez entonces será posible establecer la Liga de Naciones que pueda garantizar la paz.

Sólo entonces el mundo estará seguro de la duración de la paz, y hay que proseguir la guerra hasta conseguir la victoria.

Quienquiera que sea el que, por una razón u otra, intente disminuir la atención del país de este objetivo, será el peor enemigo de la verdadera paz.»

El Papa y su Nota, según un diplomático.

Londres, 7.—Un diplomático aliado que se encuentra en Roma envía al *Daily News* un largo artículo, en el que explica los sentimientos que le indujeron al Pontífice a redactar sus recientes proposiciones de paz.

En sentir del articulista, el Papa no es un germanófilo, sino que el carácter terrible de la guerra le ha hecho olvidar el modo tan cruel que tienen de practicarla los alemanes, y además que el Papa se halla verdaderamente impresionado por una gran desconfianza hacia Rusia.

Los móviles de la Nota parecen ser, según el articulista:

Primero. El deseo de tener voz en el Congreso de la Paz, para suscitar allí la cuestión del poder temporal.

Segundo. El temor de malquistarse con los católicos alemanes.

Tercero. El temor de ver derrumbarse el Imperio apostólico de Austria.

«Si la Nota—añade el articulista—no fué dictada por Austria, es evidente que el Pontífice tiene marcada preferencia por el Imperio danubiano y que en su redacción influyó desde Viena.»

Además, no está satisfecho el Vaticano de la actual ley de Garantías, y quiere como absolutamente necesaria la plena libertad temporal espiritual de la Iglesia.

Después de esto, el Vaticano que termina la guerra, pero no se comprende que la seguridad futura del mundo depende del aplastamiento del militarismo prusiano.»

Señaló el diplomático a Su Santidad que todas las calamidades actuales habían sido originadas por la alianza de los descendientes de Lutero y de los discípulos de Mahoma.

«Si—arguyó el Papa—, pero los rusos estaban decididos a arrebatarnos a estos últimos la posesión de Constantinopla.»

«Los rusos, Santidad—contestó el diplomático—, no eran una amenaza para la Iglesia.»

Contestó entonces el Papa: «Nunca ha sido Rusia afectuosa para los intereses católicos. Y si no, vea cómo trataron a los sacerdotes católicos de la diócesis de Lemberg, y el caso del arzobispo Zaplicki.»

El diplomático repuso entonces: «También es cierto que los alemanes han fusilado a numerosos sacerdotes en Bélgica.»

Y atajándole el Pontífice, exclamó: «La guerra produce horrores en todas partes, es verdad; pero—dijo cambiando de tono brusco—, ¿qué es lo que quiere la Entente?»

«Santidad—contestó el diplomático—, el programa de los aliados es sencillísimo: el desarme y el aplastamiento del militarismo prusiano.»

«Pero los demás—contestó el Papa—también deben desarmar.»

«Ciertamente. Santo Padre; pero son los prusianos quienes han de empezar.»

El diplomático continuó exponiendo los fines de guerra aliados, que produjeron gran sorpresa en el ánimo del Pontífice, y cuando el diplomático le hubo dicho que figuraba entre ellos la restauración de Alsacia Lorena, la reconstitución de Polonia, la constitución de nuevas naciones a base del Imperio austriaco, la evacuación y restauración de Bélgica, el Papa levantó los brazos, y alzando la vista exclamó:

«¡Qué programa, Dios mío!; y bruscamente puso fin a la entrevista.»

Los Estados Unidos y los Hohenzollern.

Washington, 8.—El Sr. Lansing ha declarado que el Gobierno americano deje de exigir la eliminación de los Hohenzollern como condición previa para tratar de la paz en Norteamérica, en efecto, exige un cambio radical en la forma de gobierno en Alemania, y según noticias autorizadas, Wilson entiende no puede tratarse de paz mientras mande en aquel país los Hohenzollern y el militarismo prusiano.

Cree Wilson que tarde o temprano el pueblo alemán sabrá poner a salvo sus intereses y los del mundo entero.

OPOSICIONES

## Capellanes de la Armada

Por el obispo de Sión ha sido publicado un edicto convocando a oposiciones para proveer seis plazas de capellanes segundos del Cuerpo eclesiástico de la Armada. Los presbíteros, o los que se encuentren en condiciones para ser ordenados *intra annum*, que deseen tomar parte en las oposiciones, deberán presentar los documentos que en el referido edicto se expresan, en el Negociado de Marina del Vicariato general castrense, hasta el día 30 de Noviembre próximo.

Los ejercicios consistirán:

1.º En contestar a cuatro temas (uno de libre elección entre Sagrada Escritura y Derecho canónico) que la suerte designare de los grupos comprendidos en el programa de oposiciones, a saber: Teología dogmática, Teología moral, Historia eclesiástica, Sagrada Escritura y Derecho canónico, durante sesenta minutos.

2.º En defender en latín, durante treinta minutos, con puntos de veinticuatro horas, una proposición deducida de los tres primeros libros del Maestro de las Sentencias, o del Cuerpo del Derecho canónico, según se acostumbra en las oposiciones mayores, y resolver, en el mismo idioma, las dificultades que le opongan los contrincantes.

3.º En argüir, en latín y en forma siloéctica, durante veinte minutos, contra cada una de las tesis defendidas por otros dos opositores.

4.º En escribir para entregar al Tribunal, y predicar una homilía de treinta minutos de duración, con puntos de veinticuatro horas, sobre el capítulo que señale un solo pique en cualquiera de los cuatro Evangelios.

El aspirante que durante el tiempo máximo indicado dejare de contestar a alguno de los temas quedará excluido del concurso.

Los señores opositores, al presentar la documentación, satisfarán 25 pesetas para gastos de oposición y derechos de examen.

## Guerra civil en Abisinia

Londres, 8.—Comunicación de Djibouti (Abisinia) que, según un telegrama de Adis-el-Ababa, las tropas gubernamentales han derrota de completamente al ejército del antiguo Negus Lida Yassay y parece que el caudillo ha sido muerto durante un combate.

## Los submarinos españoles

Los submarinos españoles, construidos en Italia, realizaron ayer pruebas en Tarragona ante el ministro de Marina.

Primero se sumergieron el «A-1» y el «A-2», que navegaron bajo el agua durante treinta minutos.

Después, el «A-3», a cuyo borde iba el ministro de Marina se sumergió también durante veinticinco minutos.

En el cañonero «Marqués de la Victoria» y los torpederos núm. 14 y 15 hubo muchos invitados presenciando las pruebas.

El general Flórez, que ha regresado hoy a Madrid, se muestra muy satisfecho del resultado de las prácticas que ha presenciado. Se sumergió tres veces en uno de los submarinos, y pudo comprobar las excelentes condiciones de los barcos y el perfecto dominio que la dotación tiene de tan complicado mecanismo.

Los intrépidos marinos han sido felicitados por telegrama por el jefe del Gobierno.

La escuadra de los submarinos ha zarpado hoy para Cartagena, donde se estacionará. En Valencia se detendrá un día.

## Hay que establecer una organización en materia de subsistencias

De momento no hay otra preocupación en todas las clases sociales que la de la gran escasez y carestía de las subsistencias; y la opinión, ante las noticias, más o menos abundadas, que acerca de este asunto se publican en algunos periódicos, comienza a alarmarse.

¿Está justificada esa alarma? En tesis general, sí; porque aun cuando el problema de las subsistencias está bajo la inmediata investigación del Gobierno, y éste hace lo posible y aun lo imposible por aliviarlo, intervienen en él diversos factores que se diría se preocupan poco de que la conciencia nacional esté sometida a la angustiosa presión de un estado anómalo en materia tan grave como es la de la alimentación.

Las estadísticas y los centros oficiales no parecen señalar un carácter demasiado agudo a esas carestías; pero algo habrá cuando en todos sentidos y orientaciones hieren el oído las mismas lamentaciones. Tal vez se observaría, en un examen más detenido de problema tan importante, que las subsistencias encarecen, pero no escasean, y eso ya valdría la pena de que los poderes públicos hicieran hincapié para impedir que suceda, si como todo hace creer, los motivos que determinan semejante angustia no son lógicos, ni razonables, ni legítimos.

Digan lo que quieran los termómetros, hay muchos intermediarios y acaparadores que no se sacian con sus ganancias explotando el negocio de las subsistencias; y es muy extraño que no se piense en establecer una organización que persiga los fraudes criminales y los contrabandos escandalosos en materia tan grave como es la alimentación.

La impunidad con que esos elementos despreciosos y precoces se encuentran, también hace sospechar que entre la poliquilla menuda o de campanario que sojuzga y esclaviza a todos los elementos sanos del país, principalmente en las pequeñas poblaciones rurales, y los acaparadores e intermediarios, hay una extraña e íntima conexión que a todo trance se debe destruir.

Hay su poquito de lenidad en reprimir, evitar y contener abusos que, dentro de las leyes y de las disposiciones legales, cabe castigar con todo rigor. ¿Por qué no se castigan esos abusos? Es posible que no haya conabulación interesada entre unos y otros factores; pero no se puede negar que exista tolerancia injustificada.

Esa conabulación que indudablemente existe entre los caciques y los acaparadores no tiene por base el soborno, sino, a lo que se presume, el mangoneo en esa citada política de campanario, y como quiera que los resultados de semejante conabulación son altamente perjudiciales para la inmensa mayoría del país, es necesario que los Poderes públicos intervengan de un modo enérgico para que no subsistan.

A disposición del público debía haber constantemente relación detallada o listas minuciosas de las existencias y de precios en los centros productores, en los depósitos o almacenes y en las expenditorias el detalle, de todo y de cuanto constituye materia de alimentación y consumo.

El país está en la más absoluta ignorancia de esos antecedentes que son preciosos para orientarse en respecto a un asunto de importancia tan capital. Los abastecedores e industriales disfrutan de libertad absoluta para elevar los precios de las subsistencias y para mermarlas, adulterarlas y escasearlas. Las cárceles

no continúan ninguno de estos adelantados industriales, que están a masasiva la oronda la ruina del país productor y contribuyente, de la opinión sana que trabaja y se ve reducida a la más angustiosa situación en materia de subsistencias.

En realidad no hay falta de nada; pero el acaparamiento codicioso establece un desnivel a todos luces criminal en cantidades, precios y calidad de los artículos de comer, beber y arder, y los otros que son indispensables para normalizar la existencia.

Hay regiones en que el trigo abunda plétoricamente, y en otras escasea; y lo propio se puede decir del combustible y los otros artículos indispensables para la vida; pero no hay límite para esos acaparamientos, ni resgos de energía en las autoridades respectivas que castigan con todo rigor esos abusos, y todo eso ocurre no por falta de buena voluntad en servir los intereses sagrados del país, sino por falta de una organización en materia tan importante y transcendental como es la de las subsistencias.

Esa organización hay que crearla inmediatamente y llevar a presidio sin contemplaciones a los que dan lugar con sus procedimientos criminales a sembrar alarmas perniciosas, a que el país padezca carestías injustificadas, y a que se agudice sin causa ni motivo justificado la crisis de las subsistencias y el problema de la alimentación.

## Liquidando la huelga

Los ferroviarios. Parece ser que las gestiones que realiza el sabio general Marvá cerca de la Federación del Norte tropiezan con la dificultad de que el Gobierno exte al Sindicato obrero, para discutir la razón de sus pretensiones secretarias, que cese la huelga inmediatamente, y el Comité de ferroviarios no accede a la exigencia del Gobierno.

El Sindicato pide a éste que le asegure el que la Compañía del Norte reconozca su organización.

A la emigración.

Una de las graves consecuencias de estas luchas sociotarias cuando adquiere carácter de tirantez es la emigración del trabajador.

Ya se habla en Asturias de que se preparan grandes expediciones de obreros mineros, ferroviarios y metalúrgicos a Francia.

EN PROVINCIAS

Causa sobresalida.—Policía detenida.

La Coruña, 8.—Las autoridades militares han sobresalido la causa que se sigue contra el cosco al de La Coruña Constantino Pazos, supuesto complicado en los pasados sucesos.

Con el fallo del auditor se ha convalidado el capitán general de la región.

Pazos fué libertado, y el alcalde y concejales le visitaron para felicitarle.

Ha sido detenido, por negligencia en el servicio, el jefe de la Policía de La Coruña, don Arturo Vagas, siendo conducido al cuartel por un teniente de la Guardia civil, que le puso a disposición de la autoridad militar.

El vapor «Wenceslao» ha llegado de Gijón, con objeto de tomar carbón aquí.

Detención importante.

Alicante, 8.—Desde los últimos sucesos, las fuerzas de la Guardia civil y de la Policía buscabán, por orden de las autoridades, a D. José Marbueta Santana, segundo teniente alcalde del Ayuntamiento de Villena, maestro laico, conocido como presunto agitador e inductor en los sucesos de Villena.

Ayer tarde, en Castelló, fué capturado por la Guardia civil.

Anoche, a última hora, salieron de aquí dos automóviles con nueve números de la Guardia civil, al mando de un oficial, para hacerse cargo del detenido, que fué conducido a esta capital, ingresando en el cuartel de la Princesa Mercedes, donde quedó incomunicado.

Homenaje al Ejército.—Reparto de donativos.

Bilbao, 8.—La Cámara de Comercio ha acordado hoy realizar el homenaje al Ejército, empleando la cantidad recaudada con tal objeto y que asciende ya a unas 200.000 pesetas.

Esta tarde se sirvió una comida extraordinaria a la dotación del acorazado «Alfonso XII». A cada soldado se le dió una peseta, a los cabos tres y a los sargentos cinco.

Al regimiento de Garelano se le entregará la nueva bandera y a todos los Cuerpos que tomaron parte en la defensa de Bilbao se les regalará una placa para el cuarto de banderas. Después, cuando se cierre la suscripción, se impondrá a cada soldado una libreta en la Caja de Ahorros.

El próximo lunes se entregará a los padres de los soldados muertos 10.000 pesetas.

Exhortaciones a los obreros.

Oviedo, 8.—El gobernador militar ha recibido a las Comisiones de obreros, mineros y ferroviarios, presentados por el alcalde, exhortándolos para que salgan del error y vuelvan al trabajo, poniendo con ello término a los perjuicios que sufren las regiones de España.

CÓMO SE ENCARA LA VIDA

Nuestro estimado colega España Nueva publica anoche los siguientes interesantes datos acerca del encarecimiento de los precios de las subsistencias:

Aceite.—El aceite costaba el primer semestre de 1913, a los comienzos de este año, 13,37 pesetas la arroba. En los días que preceden a las fiestas de la Virgen, el precio subió a 18,50 pesetas, y a principios de este mes, y es probable, si la carestía del precio no merma el consumo, que a fines de temporada falte ese artículo. Si la cosecha del año próximo fuese mala—lo que está en lo posible—, careceríamos de ese indispensable elemento de condimentación.

Arroz.—En 1913 al detallista de Madrid le costaba 0,43 pesetas el kilo de arroz amonquillo, y 0,50 el de bomba. Hoy paga 0,60 y 0,66 pesetas, respectivamente.

El ministro de Fomento asegura que hay exceso de existencias de este artículo y que se avicina una buena cosecha. Es cierto. Nosotros hemos tenido ocasión de comprobar, el mes de Julio último, que en Barcelona había en los almacenes más de 8.000 toneladas en depósito. Preguntamos cómo había tanta cantidad de arroz, y nos contestaron que aun llegará más, pues se espera que tengan feliz resultado ciertas negociaciones emprendidas para que el ministro de Hacienda consienta su salida al extranjero.

Azúcar.—El blanquillo, que es el de uso más frecuente, costaba 0,76 pesetas el kilo; ahora, 1,33. En las demás clases (pilón, caña, etcétera) ha ocurrido lo mismo. La tendencia del precio del azúcar es al alza, lo que se refleja fielmente en la cotización de las Sociedades azucareras. La Sociedad General, que tenía sus acciones al comenzar la guerra a 34, las cotiza estos días a 90.

B. Calao.—El de Irlanda se vendía en 1913 a 1,23 pesetas kilo y el de Ecosia a 1,35. Ahora se venden—cuando hay género—a 2,20 y 3 pesetas. El aumento de precio ha hecho que este artículo sólo sea asequible a las clases ricas. Se ha restado a las familias modestas uno de sus platos favoritos y más económicos.

Juías.—Las del Barco se pagaban en 1913 a 0,67 pesetas. Hoy su precio es 0,95. En las demás clases la subida alcanza la misma proporción. Como afirma el vizconde de Eza, la producción de la judía, como la de las otras legumbres, ha crecido en nuestro país en un 25 ó más por 100. Sin embargo, ya lo ve el señor vizconde: el consumidor español la paga más cara.

Lentejas.—Las corrientes costaban antes de la guerra a 0,51 pesetas, y las llamadas francesas a 0,50. En los presentes momentos se venden a 0,70 y 0,75.

Mantecas.—La de cerdo, en 1913, a 2,10 pesetas kilo; la de vaca, a 2,70. Ahora, a 2,60 y 3,25, respectivamente.

Tocino.—En 1913, a 2,10 el kilo; hoy, a 2,50.

Sopas.—Las de pastas, llamadas comúnmente sopas italianas (fideos, letras, etc.), en 1913, a 0,57 el kilo; en la actualidad, a 0,85.

Conservas.—Las sardinas en aceite, de uso tan común en las clases modestas, costaban el año 1913, a 1,47 pesetas, en latas de kilo; hoy se venden a 2,70. Las demás conservas han tenido aumentos semejantes.

El mismo fenómeno se observa en las carnes, el pan, pescados frescos y demás sustancias alimenticias.

Pero la carestía no se detiene ahí. Alcanza en las mismas o mayores proporciones a los demás artículos.

El carbón ha subido en un 350 por 100. El jabón de primera costaba 0,78 el kilo; el moreno (Iberia), 0,67 y medio. En la actualidad los paga el detallista a 0,92 y 1,50.

El almídon, de 0,81 ha subido a 1,10. Las bujías han subido de 0,30 a 0,55 los paquetes de 200 gramos, y de 1,17 a 1,95 el kilo de velas sueltas.

Estos precios, como todos los anteriores, son los que pagan los detallistas. El consumidor, como es natural, paga mayores precios que los consignados.

La ropa y el calzado han subido de precio en proporciones que oscilan entre un 50 y un 75 por 100.

En fin, no hay artículo que no sufra los efectos de la carestía.

Estos son los hechos. Hechos que aprecian todos los españoles, pobres y ricos, obreros y burgueses, paisanos y fin litares; todos los aprecian, y en mayor o menor proporción, según sus medios económicos, los sufren.

Cámara de Industria

La exportación de primeras materias. Este organismo ha dirigido al ministro de Hacienda una instancia solicitando la prohibición de exportar el cloruro de cal.

Esta primera materia esencial para gran número de industrias, entre otras, la fabricación de lejías líquidas y la decoloración de tejidos y de gran uso también como fertilizante en la economía doméstica, ha sufrido un extraordinario encarecimiento en sus precios, motivado por la creciente exportación.

El precio, que en 1913 oscilaba entre 18 y 20 pesetas los 100 kilogramos, alcanza en la actualidad la exorbitante cifra de 110 pesetas.

La exportación, que en 1913 fué de 190 toneladas, ha pasado de 1.000 en los primeros

siete meses del año actual, mientras que la importación, que en 1913 fué de cerca de 4.000 toneladas, ha descendido en el año actual a 30. Estos son los suficientes motivos para solicitar a la Cámara de Industria que presente una instancia elevada por la Cámara de Industria.

Así mismo esta instancia del ministerio de Hacienda que se adopten medidas para evitar que la Real orden de 30 de Marzo de 1915 sea aplicada en lo que se refiere a la exportación de plomo viejo. En la actualidad, este plomo se exporta, previa refundición, por lo que se solicita la prohibición de exportar lingotes de plomo que no proceden directamente de las fábricas de primera fusión.

LAS SUBSISTENCIAS

La cosecha de cereales.

El director de Agricultura, señor conde de Colomblí, ha facilitado la siguiente nota oficial:

«El Comité informativo de producciones agrícolas se propone dar la Prensa una nota semanal expresiva de la labor que vaya realizando.»

En la semana última, el Comité se ha ocupado, entre otros extremos, de ultimar los datos relativos a la cosecha de centeno en el año actual. La cosecha se evalúa en 6.189.177 quintales métricos, resultando algo baja, toda vez que la producción media de este cereal en España es para el último decenio de 6.929.666 quintales métricos, y la cosecha última ascendió a 7.310.999 quintales métricos.

Las regiones donde tiene mayor importancia la producción de centeno son Galicia y Asturias, con Orense y Lugo en primer término; la llamada Leonesa, y en especial León y Zamora, y Castilla la Vieja, con Burgos, Segovia y Valladolid.

La exportación de esta semilla ha sido muy reducida, alcanzando una media por año de 5.230 quintales métricos.

En estos días investiga el Comité los datos de producción, consumo y precio de los principales productos agrícolas y sus ancias necesarias a la agricultura que son objeto de comercio exterior, muchas de las cuales, hasta la fecha, no habían sido materia de esta clase de estudios.

Ha quedado organizado el servicio de correspondencias en gran número de pueblos y hemos informado a varias organizaciones sobre diferentes consultas, tales como la producción y precio del alpiste, importación de cenizas potásicas y sódicas y oportunidad de autorizar las exportaciones de arroz, garbanzos y judías.

Las Federaciones y Cámaras Agrícolas nombradas oficialmente corresponsales del Comité, han contestado en su mayoría a la consulta que les hizo sobre el problema cereal y conveniencia de la tasa del trigo, cuyos informes serán objeto de un resumen que se dará a conocer a la Prensa.

A dichas entidades se les ha interesado asimismo para que, con atención especial, investiguen el consumo de trigo en las distintas zonas de España.

—Acercá de este punto—dijo el conde de Colomblí—daré a ustedes un día de estos la nota.

La exportación del aceite, prohibida. La Gaceta publica la Real orden del ministerio de Hacienda por la que se dispone lo siguiente:

«1.º Queda prohibida la exportación de toda clase de aceites de oliva por las Aduanas de la Península e islas Baleares, a partir de la fecha de la publicación de esta Real orden en la Gaceta de Madrid; y

2.º Solamente se permitirá la salida para el extranjero a partir de la indicada fecha, y mediante el pago del correspondiente gravamen y cumplimiento de las formalidades consignadas en la Real orden del 31 de Julio último, de las expediciones por vía terrestre de aceite de oliva refinado que hayan sido facturadas en el punto de origen hasta el día inclusive de la presente Real orden, con destino directo al extranjero o a Aduana fronteriza española, previa demostración de tales circunstancias en las Aduanas por donde se solicite la exportación, o que hayan presentado la factura de salida antes de publicarse la presente Real disposición y se refieren a partidas que hubieran de expedirse por vía marítima.»

Las harinas en Aragón. Zaragoza, 8.—En la sesión del Ayuntamiento se discutió extensamente el asunto de la elevación del precio de las harinas.

Se acordó solicitar del Gobierno que se restablezca la tasa, o que, en caso de persistir el alza de precios, sea decretada la incautación.

El alcalde, en nombre del Municipio, ha dirigido un telegrama al Sr. Dato dándole cuenta del acuerdo adoptado por la Corporación que preside.

Dimisión del Gabinete francés. París, 8.—Monsieur Ribot presentó esta mañana a M. Poincaré la dimisión de todo el Gabinete.

El presidente le rogó a M. Ribot que aplazase la dimisión hasta que regresen a París los presidentes de las Cámaras, para consultarlos acerca de la crisis ministerial.

Asegúrase que el propio M. Ribot será encargado de formar nuevo Gobierno.

EN EL CONTINENTE La guerra europea

Las operaciones en Francia

El enemigo rechazado.—Lucha de ambas artillerías.—14 aeroplanos derribados.

Berlín, 8.—Cuerpo de ejército del príncipe heredero Ruprech.—Se desarrolló una tenaz lucha en el frente de Flandes, en una anchura de cuatro kilómetros, y en el sector comprendido entre Roulers Ypres; después de una intensa lucha rechazamos al enemigo.

Según relato de prisioneros, se pudo constatar que tres divisiones enemigas tomaron parte en dichos ataques, a raíz de los cuales el enemigo tuvo fuertes bajas. En los sectores adyacentes y después de intensas olas de fuego, avanzaron destacamentos exploradores enemigos, los cuales tampoco tuvieron éxito alguno.

Cerca de Lens se lograron muy de mañana ataques del enemigo, con grandes bajas para él.

Cuerpo de ejército del príncipe heredero alemán.—Se mantuvo viva la actividad de los combatientes durante todo el día, en varias partes del frente de Arne y en la Champagne.

A raíz de combates de avanzadas nos apoderamos de un cierto número de prisioneros. La batalla de artillería en la crilla oriental del Mosa duró, con cortas interrupciones, hasta muy entrada la noche.

El fuerte destructor nuestro, dirigido contra destacamentos enemigos dispuestos al asalto, cerca del bosque de Fosses, impidió un ataque francés.

Al Sur de Beaumont un regimiento de Wurttemberg penetró en las líneas enemigas, ahuyentando a su dotación por medio de lucha con granadas de mano.

Destacamentos de asalto de Bidden penetraron en el bosque de Courrières, viéndolo con prisioneros.

Derribamos en combate aéreo nueve aparatos enemigos, y otros cinco por fuego antiaéreo.

Ataques británicos.—Actividad de la artillería. Londres, 8.—Uno de nuestros destacamentos atacó esta noche un puesto enemigo al Oeste de Queant, y recogió una ametralladora.

Varios golpes de mano enemigos han sido completamente rechazados cerca de Lens y al Noroeste de Armentières.

El enemigo contraatacó con gran vigor por la tarde las posiciones que le cogimos al Norte de Frenzenberg durante las operaciones de detalles señaladas ayer.

Nuestros destacamentos tuvieron que replazarse sobre nuestra línea.

Actividad de la artillería alemana durante la noche hacia Lens y en la carretera de Ypres y Menin.

Posiciones inglesas bombardeadas.—Dos aeroplanos y un globo alemán derribados.

Londres, 8.—Nuestros puestos avanzados en la línea de Lens han logrado avanzar ligeramente. Nuestras posiciones de La Bissée y al Este y Norte de Messines han sido vivamente bombardeadas por la artillería enemiga durante todo el día. El mal tiempo reinante durante el día hizo que disminuyera la gran actividad aérea de los días anteriores. Se lanzaron algunas bombas, dejando caer más de doscientos en los puntos prefijos. Dos aeroplanos y un globo cautivo fueron derribados y otros dos aparatos tuvieron que aterrizar sin gobierno. Uno de nuestros aeroplanos ha desaparecido.

Actividad de las artillerías. París, 8.—Durante el día no hubo acciones de infantería. Ambas artillerías estuvieron activas en diversos puntos del frente, especialmente al Este de Vauxaillon, en la Champagne, y en la región de los montes y en ambas márgenes del Mosa.

La ofensiva italiana. En monte San Gabriel.—Pérdidas de los italianos.—3.469 prisioneros en poder de los austriacos.

En combates cuerpo a cuerpo en el monte San Gabriel sufrieron los italianos elevadas pérdidas sangrientas. En el sector de Hermada fueron arrebatados a los italianos las últimas ventajas alcanzadas hasta entonces allí en la undécima batalla del Isonzo. No pueden ya vanagloriarse de haber conquistado ni un solo palmo de terreno en el sector de Hermada.

Ciento sesenta oficiales y 5.300 soldados han quedado hasta ahora en manos de los austriacos.

Duos de artillería. Berlín, 8.—Al Noroeste de Gorizia, a pesar de sufrir desde hace varios días pérdidas muy elevadas, el enemigo opone una resistencia desesperada a nuestra presión, que continúa energicamente.

Durante el día de ayer hemos capturado tres oficiales y 201 soldados.

En el Carso los duelos de la artillería de los pasados días han sido seguidos de acciones locales y de bombardeos aéreos por mar y por tierra.

Nuestros aeroplanos han atacado repetidamente, destruyendo y sembrando la confusión en las baterías enemigas del bosque de Paravizza y del de Terneva y las líneas de comunicación del Carso.

En el frente ruso

Continúa la retirada moscovita.—Los rusos, incondicionales.

Berlín, 8.—Frente de ejército del príncipe Leopoldo de Baviera.—Continuarán ayer los movimientos de retirada de los rusos al Noroeste del Duna inferior.

Nuestra caballería sostuvo batallas favorables con retaguardias enemigas.

Al Suroeste de Mtau y cerca de Neukalpen (a 70 kilómetros al Este de Riga), entre el lago de Lebe y la ciudad de Friedrichstadt, el enemigo incendió las localidades.

En Dunaburgo el boia importa, aparte de muchas municiones y utensilios de guerra, 40 cañones, entre ellos 26 de un calibre superior a 12 centímetros.

Por lo demás, no hubo nada digno de mención en el sector comprendido hasta el mar Negro.

Entre el lago de Ochrida y el de Prespa hubo luchas entre patrullas.

El fuego fué muy vivo al Este del Vardar en el golfo de Riga.

Petrogrado, 8.—En la región de Riga combates de retaguardias.

En el mar Báltico los submarinos enemigos bombardearon la costa del golfo de Riga en tres puntos.

El transporte ruso «Linc» fué atacado por un submarino, el cual tuvo que sumergirse obligado por nuestro transporte.

Nuestros buques guardan la entrada del golfo de Riga, dispuestos a aceptar la batalla.

EL BLOQUEO

LA GUERRA EN EL MAR

Buques echados a pique.

Londres, 8.—Según nota oficial publicada por cada uno de los Gobiernos aliados, durante los ocho últimos días han sido hundidos 33 buques; de ellos, 23 de más de 1.600 toneladas. Lo que permite calcular en 75.000 toneladas cuando menos las pérdidas marítimas de los aliados durante la última semana.

En el Océano Atlántico, canal de la Mancha y mar del Norte han sido destruidos numerosos vapores y veleros, entre ellos, vapor inglés «Val», un vapor desconocido que por su aspecto exterior, por su armamento y reflectores, así como por el traje de la tripulación, era un crucero auxiliar, y un vapor inglés armado, avarotado de carga.

La Prensa de Holanda dice que han sido hundidos los barcos ingleses «Warmien» (4.066 toneladas), «Cursitor», «Wilhis» y «Guy» (200 toneladas), y los barcos franceses «Alma» y «City Kintuston».

Barcos confiscados. Berlín, 8.—Los aliados se han ofrecido a comprar los buques alemanes y austriacos confiscados en China. El Gobierno chino rehusó el ofrecimiento, por haber sido ya cedidos los barcos a un Sindicato nacional.

De la guerra submarina. Von Wiegand, el tan conocido publicista germanoamericano, nos anunciaba hace algunos días que se preparaba una nueva campaña de submarinos que tendría por principal objeto la destrucción de los transportes americanos cargados, a partir de Noviembre o Diciembre próximos, amenazando así al grueso del Ejército de los Estados Unidos.

Esta útil tarea será confiada a los nuevos sumergibles de gran porte—3.000 toneladas, y quizá más—que, según se nos dice, entran en servicio ahora. Los submarinos de 800 toneladas, por ejemplo, continuarán operando en las aguas atlánticas de la zona prohibida y en el Mediterráneo.

Las pequeñas unidades, en fin, las que tenían por base principal a Zeebrugge y Ostende cuando estos dos puertos estaban todavía defendibles, continuarán limpiando el mar del Norte, alrededor de la costa inglesa y en la Mancha.

No nos ocupamos hoy más que de los primeros, los submarinos cruceros. En pleno Atlántico, y sobre las rutas de navegación usuales entre América del Norte y Europa, será por donde estos sumergibles ejercerán su industria. ¿Por qué? Porque los cruceros en las aguas cercanas de las costas estarían en demasiado peligro, teniendo en cuenta que estas aguas son vigiladas por buen número de barcos ligeros, por dirigibles especiales, por aeroplanos y por hidroaviones.

Está claro para todo el mundo que el descubrimiento de una embarcación que se sumerge, por un aparato aéreo, cualquiera que sea, será tanto más fácil si esta embarcación es más grande y realiza una tarea mayor en el agua transparente.

Sin duda, los «cargos» americanos serán convoyados, este otoño y este invierno, como lo han sido en Junio y Julio. Mas no se operaba hasta aquí más que con una vanguardia; y cuando se opere con el grueso del Ejército y

con un inmenso material, los convoyes serán necesariamente más numerosos y firmados de más paquebotes. La escolta llegará a ser más difícil y quizá menos eficaz, si no se usan más que elementos exclusivamente marinos.

Nuestros energicos y hábiles compañeros de lucha, tendrán en ese momento resuelto el doble problema de la creación de grandes hidroaviones de un tipo nuevo, muy resistentes—casi autónomos—, muy bien municionados, provistos de verdaderas facultades náuticas, y un número suficiente de grandes paquebotes, sin los cuales los hidroaviones operarían arriesgando sobre el vasto océano? Lo ignoro. Yo creo que no, porque este doble problema es difícil, sobre todo porque se necesita una industria muy poderosa y en todo caso la solución completa exigiría mucho tiempo.

Es necesario, pues, ayudar a nuestros amigos, que nos avu en también ellos mismos. Hace falta, desde luego, emprender en Inglaterra, en Francia, en Italia, la construcción de grandes aparatos que deben ser dotados de motores excepcionalmente fuertes y económicos. Es necesario, en seguida, distribuir la creación de grandes hidroaviones, bien entendido que estas embarcaciones especiales han de ser encargadas de abastecer los aparatos y de hacer el relevo de los equipos, pero que no reciban a bordo más que los pequeños hidroaviones que tengan necesidad de ser reparaciones.

Pero no es esto todo; a estos paquebotes transformados, como a los hidroaviones, se necesita prepararles bases de operaciones terrestres sobre los puntos más próximos de las rutas de mar, que son las verdaderas líneas de comunicación de los aliados, para emplear los términos de la estrategia clásica.

A distancias que varían entre 700 y 900 millas, las Bermudas, San Juan de Terranova (o el Trepassay harbour) y las Azores, que rodean muy convenientemente los lugares por los que puede ser interesante, hay que organizar grandes parques y talleres de aeronáutica.

Otra estación sería, quizás, útilmente emplazada en la parte Sudoeste de Irlanda, ya sea en el cabo Clear, ya en Mizenhead.

Lo esencial es, en todo caso, crear el tipo de lo que yo llamaría el hidroavión monstruo. Se debe creer bien que la idea no es tan quimérica, puesto que ya hay formales proposiciones respecto a esto. La realización del barco-albatros que, después de estar mucho tiempo descansando sobre su armadura, voló de un solo golpe, está muy próxima.

Los submarinos de 2.000 y 3.000 toneladas—algunos dicen de 5.000—son una magna y hermosa obra, y tenemos que reconocerlo así imparcialmente. Dejaremos nosotros siempre a nuestros adversarios, no digo el mérito de las invenciones, porque éstas no se apartan mucho del crucero submarino, sino el mérito tan extraordinario de realizaciones prácticas y rápidas? No, eso no puede ser.

ALMIRANTE DEGOUV

(De L'Éclair, de París.)

Los transportes marítimos

Ayer tarde, a última hora, se reunieron en la Presidencia con el Sr. Dato los representantes de los navieros, asistiendo también el señor Gil Becerril, por la Compañía Trasatlántica, para continuar estudiando la cuestión de los transportes marítimos del carbón.

La reunión duró una hora, manifestando al salir los navieros que habían continuado hablando con el presidente del problema de los transportes.

—En concreto—añadieron—lo único que podemos decir es que los navieros estamos a la completa devoción del Gobierno para atender todo aquello que esté relacionado con el interés nacional. Hemos tratado la cuestión en conjunto. Mañana celebraremos otra reunión con el presidente, a la que asistirá el director de Comercio y un representante del ministerio de Marina, y entonces entraremos en el detalle y engranaje del servicio marítimo para los carbonos.

Es casi seguro que celebraremos otras reuniones, y a una de ellas asistirá también los ministros de Fomento y de Marina.

Luego recibió el Sr. Dato a los periodistas, y les repitió lo dicho por los navieros, mostrándose satisfecho de la actitud de éstos, pues están dispuestos a secundar los propósitos del Gobierno. Han designado una comisión, que es la que ultimará con el presidente y los representantes de Fomento y de Marina todos los detalles acerca del tonelaje que se necesita para el transporte del carbón y demás condiciones.

Añadió el Sr. Dato que acaba de recibir un telegrama del ministro de Marina dándole cuenta de las brillantes maniobras que han realizado en aguas de Tarragona los nuevos submarinos de nuestra escuadra, demostrando los tripulantes gran conocimiento y dominio de la maquinaria.

Tanto la población civil como la militar han hecho a las tripulaciones de los submarinos manifestaciones de cariño, entusiasmo y afecto.

El Sr. Dato telegráficamente citando al ministro y rogándole que hiciera extensiva la felicitación a los tripulantes de los submarinos.

NOTAS POLITICAS

LO QUE DICEN EL PRESIDENTE
Al recibir hoy a los periodistas el jefe del Gobierno, se hallaba con él el ministro de Marina.

El Sr. Bato no tenía otras noticias para la Prensa que la de estarse celebrando en aquellos momentos la Junta de navieros, empezada ayer, para resolver el problema de los transportes.

Por invitación del Sr. Bato, el ministro de Marina informó a los periodistas acerca del viaje realizado a Tarragona para visitar los submarinos, noticias que en su mayoría publica ya la Prensa de la mañana.

El ministro de Marina relató nuevamente el viaje de los submarinos, y añadió que en sus tripulaciones no hay más que españoles, sin que haya venido técnico ninguno de la casa constructora, demostrándose así que nuestros marineros son tan aptos como los demás extranjeros para el manejo de los submarinos.

Al llegar yo a Tarragona—añadió el ministro—dispuso que al día siguiente realizaran maniobras los submarinos, no siendo el mismo día para que los pescadores de aquellas costas estuvieran advertidos, evitándose así posibles averías en los barcos pequeños, y en segundo lugar, para que el pueblo de Tarragona pudiera presenciar dichas maniobras.

Asimismo ordenó que el cañonero «Marqués de la Victoria» asistiese también a presenciarse.

Después describió el ministro las operaciones realizadas, que ya se han publicado.

Estos submarinos—agregó el general Flores—son pequeños; tienen 260 toneladas, siendo su misión operar en las proximidades de la costa, pues su radio de acción es reducido. Su utilidad, sin embargo, es grande, sirviendo, además, de base para la enseñanza de los mariseros.

Tenemos aún mucho camino que recorrer—decía el ministro—y no conviene dejarse arrebatar por entusiasmos prematuros. Este es el primer jalón de nuestra reorganización naval y en especial de nuestra flota submarina, teniendo aún que gastar mucho dinero para ponerla en condiciones de defensa con este armamento naval.

Es de agradecer el hecho por el Gobierno italiano entregándose estos barcos, a pesar de que la cualidad de beligerante desligaba a Italia de este compromiso.

Los submarinos que se están construyendo en Cartagena van despacio, y lo mismo ocurre con los que hemos encargado a los Estados Unidos, que se retrasan por la dificultad de disponer a su tiempo de ciertos materiales de construcción. Estos submarinos de los Estados Unidos tienen 450 toneladas.

Con este terminó su relato el ministro de Marina y la entrevista con el presidente del Consejo.

En Gobernación ha facilitado hoy el subsecretario dos o tres telegramas sin interés general.

Ha llegado a Madrid el ministro de Marina, y el de la Gobernación permanecerá en San Sebastián hasta la llegada de S. M. el Rey a dicha capital.

INFORMACION DE MARINA

Almadrabas.
Se dispone quede anulado el pesquero de almadraza «Azohía», establecido en la ensenada de Mazarrón, por ser necesaria para verificar en ella los ejercicios de lanzamiento de torpedos.

Maestros de arsenales.
Se ha dispuesto que al art. 3.º del vigente reglamento para maestros y delineadores de los

arsenales del Estado de 10 de Enero de 1917, se le agregue el siguiente párrafo:

«También se admitirá a la oposición para primeros maestros de los talleres de electricidad y torpedos los obreros torpedistas electricistas que haya cumplido veinticuatro años y no excedan de cuarenta y cinco.»

Resoluciones de personal.

Destinos.—Se destina al segundo batallón del segundo regimiento de Infantería de Marina al capitán D. José Samper Lapique.

Licencias.—Se concede un mes, por enfermo, al guardia marina D. Federico de la Puente y Macallanes.

Bolsa de Madrid

Table with 3 columns: VALORES PÚBLICOS, Día 6, Día 7

4 por 100 perpetuo interior.
Fin corriente... 00 00 00 00
Fin próximo... 00 00 00 00

Al contado.

Table with 3 columns: Serie F 50.000 ptas. nominales, Día 6, Día 7

4 por 100 amortizable.

Table with 3 columns: Serie E 25.000 ptas. nominales, Día 6, Día 7

5 por 100 amortizable

Table with 3 columns: Serie F 50.000 ptas. nominales, Día 6, Día 7

Ayuntamiento de Madrid.

Table with 3 columns: Obligaciones de 250 pesetas, Día 6, Día 7

Bancos y Sociedades.

Table with 3 columns: Cédulas hipotecarias al 4%, Día 6, Día 7

Otros valores.

Table with 3 columns: C.º Gral. Mad.º de Electricidad, Día 6, Día 7

Cambios sobre el extranjero

Table with 3 columns: Francos, Día 6, Día 7

MISCELANEA TELEGRAFICA

Llegada del «Satrústegui».

La Coruña, 8.—Ha llegado, procedente de Nueva York, el trasatlántico «Satrústegui», con carga de elementos de maquinaria para La Coruña y el Arsenal de El Ferrol.

Del «Satrústegui» han desembarcado aquí muchos pasajeros, que cuentan que en los Estados Unidos reina gran entusiasmo por la guerra y que se activan los preparativos para un nuevo envío de tropas al frente francés.

El vapor ha traído además tres millones y medio de pesetas en oro americano.

Se espera la llegada del «Alfonso XII», que conduce un centenar de pasajeras y correspondencia.

El «Reina Victoria Eugenia» a la Argentina.—El «Buenos Aires».

Cádiz, 8.—Ha salido para la Argentina el trasatlántico «Reina Victoria Eugenia», llevando mil pasajeros, entre los que figuran muchos comerciantes, principalmente catalanes. Lleva también muchas sacas de correspondencia de Europa para América.

Ha fondeado el trasatlántico «Buenos Aires», procedente de Colón y sus escalas, conduciendo importante carga y mucho pasaje.

Fue detenido por dos cruceros ingleses, que le dejaron continuar su camino.

Entre el pasaje figura el Nuncio de Caracas, D. Carlos Petropoli; el capitán general de Canarias, D. Cándido Hernández; una Comisión de ingenieros de Minas, presida por D. Gonzalo Aguirre, y el diplomático español marqués de Campo Fértil.

El ferrocarril transaustraliano.

Londres, 8.—Desde Sidney comunican al Times que están casi terminadas las obras para la construcción del ferrocarril transaustraliano.

En Octubre quedará terminado el último trozo, que sólo tiene 54 kilómetros.

Agresión y robo.

El Ferrol, 8.—Al dirigirse a la estación de Franza para marchar en el correo José Casal, acomodado campesino, le salió al encuentro un desconocido y le agredió brutalmente, hasta crearle muerto.

Al ver a su víctima sin conocimiento, que yacía en el suelo, le robó la cartera, que contenía 2.000 pesetas, y emprendió precipitada huida.

La Guardia civil persigue al autor del salvaje atentado.

Un nuevo templo.

Pamplona, 8.—En el pueblo de Arive se celebrará el domingo la ceremonia de la colocación de la primera piedra del nuevo templo, cuyas obras, casi en su totalidad, serán costeadas por el filántropo navarro D. Antonio Aróstegui, persona a la que toda la región, y especialmente el pueblo de Garralda, que le nombra hijo predilecto, debe grandes favores, lo mismo que muchos españoles que durante la estancia del Sr. Aróstegui en Buenos Aires fueron por él socorridos.

Disolución del Cuerpo de Mozos de escuadra.

Barcelona, 8.—La ponencia encargada del estudio y funcionamiento del Cuerpo de Mozos de escuadra ha acordado proponer la disolución del mismo y la creación de un nuevo Cuerpo formado por 50 individuos dedicados a la vigilancia rural.

POLITICA ALEMANA

A la disolución del Reichstag

La discusión de los fines de la guerra en Alemania ha dado lugar a una situación parlamentaria tal, que el Vorwaerts se pregunta si

no se llegará a una nueva disolución del Reichstag.

La actitud de los partidos de la mayoría justificaría esa disolución.

Si se hacen nuevas elecciones, no cabe duda de que la mayoría parlamentaria volverá al Poder, y la cuestión de la orientación política del Gobierno se resolverá definitivamente.

Los pangermanistas piden la disolución del Reichstag, con la esperanza de que las nuevas elecciones darán una mayoría en favor de la «partiz Hindenburg», contra la «partiz Scheidemann».

La Gaceta de la Cruz y La Deutsche Tageszeitung piden al Emperador que eimne de una vez para siempre todos los elementos que tienen a la parlamentarización del país.

Pero la mayor parte de los periódicos de Berlín se pronuncia contra la idea preconizada por los partidos extremos de disolver el Reichstag.

INFORMACION DE GUERRA

Vuelta a activo.

Se cancela la vuelta a activo al médico mayor D. Pascual Pérez Carbonell, y al médico primero D. Práxedes Llistá Ferrer.

Destinos.

Destínase al Parque regional de Burgos al coronel de Artillería D. Aniceto González, y a la Fabrica de Trubia a los maestros de taller de tercera de Artillería D. Angel Martínez y D. Carlos Azurmendi.

Concurso.

Se anuncia concurso para cubrir una vacante de oficial primero profesor de la Academia de Intendencia.

Comisión.

Destínase a formar parte de la Comisión militar de estudios de los ferrocarriles de la quinta región al capitán de Estado Mayor don José Irureta.

DE TEATROS

COMEDIA

Inauguración.

Anoche, según está anunciado, y con un lleno rebosante, se inauguró la temporada del elegante coliseo de la calle del Príncipe. La selecta concurrencia tuvo ocasión una vez más de regocijarse con la esmerada ejecución del juguete cómico, en tres actos y en prosa, de los Sres. García Alvarez y Muñoz Seca, que, como es sabido, está cuajado de chistes cultos e ingeniosos y de situaciones cómicas que sostienen la risa del público durante toda la representación. Esta fue esmeradísima por parte de la señora Sira, que se ha incorporado a la compañía, y que hizo una Doña Nieves saladísima. Las señoras y señoritas Carbone, Villa, León, Caucín y Rey contribuyeron con su

Le Foncier de France et des Colonies
COMPANIA ANONIMA DE SEGUROS (Ramo Maritimo)
Seguro Maritimo. -- Seguro de Guerra
Agencia general: Barcelona, Calle de las Cortes, núm. 603
Representante en los principales puertos de España.

FOLLETTIN NUM. 15.

El hijo de la parroquia

CARLOS DICKENS

(CONTINUACIÓN)

Y tan perezosamente, que Oliverio empezó a creer que habían salido para engañar al viejo y no para trabajar. El «Truhán» se entretenía en quitar las gorras a los chicos que pasaban y las tiraba dentro de las tiendas. Bates, ignorante sin duda de toda no-ción del derecho de propiedad, escamoteaba de las cestas de los vendedores manzanas y cebollas, que ocultaba rápidamente en sus bolsillos, tan grandes como alforjas. Oliverio, reprochando este proceder, estuvo a punto de manifestar su deseo de volverse a casa; pero en aquel momento llamó su atención la sorpresa del «Truhán», quien se había detenido de repente.

Acababan de salir de un pasaje a poca distancia de Clerkenwell, que se llama todavía, por una singular ironía, la «plaza Verde». El «Truhán», agachándose y aplicando un dedo a los labios, hizo seña a sus compañeros para que se apartaran.

Oliverio miró todo esto con la mayor sorpresa. Sus dos compañeros se habían colocado detrás de un anciano, un caballero de noble aspecto, vestido con un levitón verde, los pantalones blancos y llevando debajo del brazo un bastón de bambú. En aquel momento ocupábase en hojar un volumen en la tienda de un librero. Tanto absorbía su atención el libro, que no se acordaba ya de la tienda, ni podía observar lo que pasaba a su alrededor.

El espanto de Oliverio fué inmenso cuando vió que el «Truhán» metía la mano en uno de los bolsillos del levitón de aquel caballero y sacaba un pañuelo y se lo entregaba a Charlot, huyendo precipitadamente.

A los ojos del huérfano, aclaróse entonces el misterio de los pañuelos, el de los relojes, el de todas aquellas alhajas, y hasta el de la misma existencia del judío. Oliverio, mudo de vergüenza, se había detenido sin saber qué hacer. Al fin, aguijoneado por el miedo, decidió escapar.

Todo fué obra de un instante. Cuando emprendía la fuga, el anciano, buscando su pañuelo, volvióse bruscamente y vió al chico que escapaba.

Creó que era el ratón y corrió tras él sin soltar el libro y gritase: «¡al ladrón! ¡al ladrón!»

El «Truhán» y Bates habíanse metido en un portal en cuanto doblaron la esquina. Así que oyeron gritar ¡al ladrón!, viendo que Oliverio escapaba, comprendieron lo que había pasado, y como buenos ciudadanos, reuniéronse a la gente para gritar también: ¡al ladrón!

El grito de «¡al ladrón! ¡al ladrón!» parece ser una palabra mágica: el tendero salta sobre su mostrador; el carnicero deja su tajo; el panadero su canasta; la lechera su cántaro; el mozo de cordel su carga; el escolar su juego, y el niño su pelota. Todos se lanzan en confuso desorden gritando, atropellando a los transeúntes, azuzando a los perros y promoviendo una espantosa algarabía. En calles, plazas y paseos resuena el mismo grito: ¡al ladrón! ¡al ladrón! cien veces repetido, y el tumulto aumenta a cada instante. Las ventanas se abren y todos salen de sus casas precipitadamente; hasta los aturridos se ven abandonados de sus espectadores en lo mejor de la función.

¡Al ladrón! ¡al ladrón! El hombre tiene siempre deseos de perseguir a alguien. Un infeliz muchacho, falto de aliento, sofocado, medio muerto de espanto y anegado en sudor, redobla sus esfuerzos para librarse de sus perseguidores; pero le van a los alcances, y, a medida que sus esfuerzos se agotan,

los gritos suben de punto. «¡Al ladrón! ¡Le han cogido!» exclaman todos con alegría. ¡Grande hazaña, en verdad! Se le derriba, la gente se agrupa alrededor y hasta luchan unos con otros para verle.

Oliverio, tendido en el suelo, cubierto de polvo, desangrándose por la boca, miraba con ojos de espanto a la gente que le rodeaba. El anciano fué introducido en medio del círculo de curiosos y contestó a las preguntas que le dirigían:

—Me parece que éste no es el ladrón—dijo con tono compasivo.

—¡Si será buen hombre este señor!—comentaron algunas.

—¡Pobre niño!—insistió el anciano—; está herido.

Entonces un ganapán, adelantándose, explicó: —Es que le he dado un puñetazo, y por cierto que me he herido en una mano con sus dientes. Yo soy quien le ha cogido, esballeto.

Se quitó la gorra y sonrió estúpidamente, esperando recibir una propina. Pero el anciano le miró con disgusto. Después dirigió a su alrededor una mirada inquieta, como si buscara medio de evadirse. Lo hubiera conseguido, ocasionando con esto una nueva persecución, si un individuo de la policía, ordinariamente las últimas personas que llegan en se-

(Continuará.)

# Servicios de la Compañía Trasatlántica

## LINEA DE BUENOS AIRES

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

## LINEA DE NEW-YORK, CUBA, MEXICO

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

## LINEA DE CUBA-MEXICO

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

## LINEA DE VENEZUELA-COLOMBIA

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

## LINEA DE FILIPINAS

Una salida cada cuarenta y cuatro días arrancando de Barcelona para Port-Said, Suez, 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, (Es

calas 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.

# 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 Silleiro, 1.026; Itálica, 1.070; La Cartuja, 808; Triana, 748; Vizcaya, 831; Ibaizábal, 742; Luchana, 395; Cabo Santa María, 156.

Servicios establecidos por esta Compañía en la costa de España:

Bilbao para Marsella y puertos intermedios todos los jueves.

Bilbao para Barcelona con escalas en Santander, Sevilla, Málaga, Alicante y Valencia, todos los domingos.

Salidas semanales de pasajes para Valencia, con escalas intermedias.

Salidas de Gijón para Sevilla cada diez días.

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

## Vickers, sons and Maxim Limited

Oficina en Londres: 32, Victoria Street, S. W.—Constructores de buques de todas clases tanto de guerra como mercantes, máquinas marinas, blindajes, artillería de todos calibres para el Ejército y la Marina, cañones de tiro rápido de los sistemas Vickers, Maxim, etc., ametralladoras y municiones.—Fábricas que posee esta Compañía: Astilleros de Barrow-in-Furness (antes Naval Construction and Armaments Co. Ltd. at Asserby-in-Furness); fábrica de aceros, cañones y blindajes de Sheffield River Works; fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Frith y Crayford; fábrica de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de las Armas C.º Ltd. Placencia-Guipúzcoa-España) fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham; fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Säckholm (Suecia); laboratorio de cartuchería en Dartford; fábrica en North Knot, para proyectiles; polígonos de Eskmeala y Fynsiord.—Buques de guerra construídos en los Astilleros de Barrow-in-Furness: «San Paul», buque de combate de primera clase, de 10.200 toneladas y 23.500 caballos, para el gobierno brasileño; «Almirante Grau» y «Coronel Bolognesi», cruceros tipo de «Scouts», clase de 3.200 toneladas y 14.000 caballos, para el gobierno peruano; «Purik», 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 «Skinner», crucero tipo de «Scouts» clase de 2.900 toneladas y 17.000 caballos; «Domintion», 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; «Verpeance», buque de combate de primera clase, de 12.950 toneladas y 13.500 caballos; «Hegues», 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.

## Carreras Militares

ABIERTA MATRÍCULA EN LA ANTIGUA

### Academia Sánchez Pacheco

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

INTERNADO

ARENAL, 24

## Arquitectos.-Academia Moreno

Jacometrezo, número 45, principal, Madrid.

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

## Colegio del Cardenal Cisneros DE 1.ª y 2.ª ENSEÑANZA Costanilla de Santiago, 6, 1.º

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

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

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

Pídanse BOLETIN con detalles y vístese el Colegio para cerciorarse de sus condiciones higiénicas y material de enseñanza.

ALUMNOS MEDIO-PENSIONISTAS Y EXTERNOS

# LLOYD DE ESPAÑA

Sociedad anónima de seguros marítimos, de transportes y de valores.

Capital social: Pts. 1.000,000



Domicilio social: Prim, 5, Madrid

Director-Gerente:

D. Alberto Marsden.

Esta Sociedad establece cuentas en participación con todas las personas y entidades que lo soliciten, y en la cuantía que cada una fije de su propio. Con este nuevo sistema de operar ofrece entre otras muchas ventajas, las siguientes:  
**A LOS ASSEGURADOS.**—Facilidad para contratar los negocios de seguro marítimo y de transporte en general, por importante que sea la cantidad de la operación.  
**Seguridad y rapidez en las liquidaciones de siniestros y averías.**  
**A LOS SUSCRIPTORES.**—Participación directa en cada negocio aceptado por la Sociedad y en la proporción que fije el interesado.—Liquidación mensual de los beneficios, que correspondan a cada partícipe, por los negocios realizados.  
 Facilidad para inscribirse en todo momento en la Administración de la Sociedad.  
 Todo sin desembolso de capital alguno, y con el máximo de garantía y seguridad que permiten estas operaciones.  
 Pídanse solicitudes y detalles en las oficinas, Prim, 5, Madrid.

## Manufactura Mecánica Eibarresa

Escopetas finas de Caza y Tiro pichón.



Víctor Sarasqueta

Eibar (Guipúzcoa)

PROVEEDOR DE LA REAL CASA

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



## EL ATLAS

Compañía Anónima Española de Seguros marítimos, de transportes y de valores.

Domicilio social: Prim, 5, Madrid.

Director-Gerente: D. Alberto Marsden.

Esta Compañía tiene constituido en la Caja general de Depósitos, para garantía de sus asegurados en España, en valores del Estado español, EL DEPOSITO MAXIMO QUE AUTORIZA LA LEY

Delegados y Agentes en todas las poblaciones importantes.

## VAPORES CO-REOS TRASATLANTICOS

### Pinillos, Izquierdo y C.ª de Cádiz

Servicio al Brasil y Río de la Plata

por los nuevos y rápidos vapores

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

El primero de estos buques hace sus viajes directos 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 Lespes, Cetuán, 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, Gerente de la Compañía, San Agustín, 2.

### SERVICIO QUINCENAL

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

Este servicio lo practican los vapores correos

«MIGUEL M. PINILLOS»	de 4.500 toneladas.
«CONDE WIFREDO»	de 5.000 id.
«MARTIN SAENZ»	de 5.500 id.
«PIO IX»	de 6.000 id.
«CATALINA»	de 8.000 id.
«BALMES»	de 6.500 id.

# LA MEJOR MAQUINA PARA ESCRIBIR

Usad para escribir limpio la maquina

Comparad la escritura de la maquina

## YOST

## YOST

No tiene cinta.

con todas las demás.

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

