

# DIARIO DE LA MARINA

Periódico Independiente

Año XLIX

Redacción y Administración: Polígono, 3, calle. dcha.-Tel. 2.001.

Madrid, Jueves 31 de Mayo de 1917.

DOS EDICIONES DIARIAS

Número 14.854.

## Vulgata naval

Los acorazados, como unidades de escuadra, sean de la clase que quieran y clasifíqueseles como mejor se considere, no son otra cosa que formidables baterías flotantes, eminentemente defensivas; lo cual no quiere decir que como elementos de combate carezcan, dada su condición de vasos a flote, de ciertas cualidades utilizables para la defensiva.

Todo buque de guerra responde a la necesidad de poderse batir con arreglo a esas condiciones y cualidades; lo que sucede es que, con arreglo a su papel y al plan de su construcción especial dentro de su propio organismo como unidad táctica, pueden predominar en él características propias del poder ofensivo, o las adecuadas del defensivo, o ponderarse ambas con sujeción al objetivo que está llamado a realizar el buque.

El cañón, la coraza, la velocidad, el radio de acción, forman esos factores cuya superioridad en detalle puede ser puesta en juego, o cuya intervención en conjunto puede determinar ese objetivo; pero considerando aisladamente cada una de esas condiciones, está consagrada en la técnica y en la táctica naval que el cañón y el radio de acción son factores ofensivos, y que la coraza y la velocidad son defensivos.

En efecto: el armamento no es ni más ni menos en los buques de escuadra que la manifestación del poder ofensivo, y por eso el cañón constituye su expresión sintética. El calibre y el alcance de la pieza son los elementos determinantes de su importancia y de su aplicación en el combate.

No se puede confundir el calado con el radio de acción; éste no es otra cosa que la expresión de la capacidad de carboneras o la disposición para mantener efectivo el factor propulsión; aquí es la disponibilidad del buque para asegurar la entrada en los puertos de tal o cual profundidad o en los pasos más o menos accesibles.

Por no poseer, como antes, soberanía colonial, no necesitan ahora los buques de nuestra Marina de guerra reducir demasiado su calado, pues hoy no tienen precisión estratégica de pasar, por ejemplo, por el Canal de Suez, que en la época de nuestra dominación en Filipinas y en Cuba exigía a los barcos un calado mínimo de ocho metros. Lo propio cabe decir respecto de los puertos; y en cierta ocasión, un comandante del «Pelayo» no pudo acceder al deseo de ilustres personalidades que estaban en Pasajes para que dicho acorazado visitase aquel puerto, porque era imposible de todo punto que tan hermoso barco pudiese pasar por su estrechísimo canal.

El radio de acción lo determina la provisión de combustible; porque éste es el que lo amplía o lo restringe. Si el barco tiene carbón bastante para ir a un sitio determinado durante el cual no puede reponer sus carboneras, su radio de acción será suficiente para llegar a dicho punto; en caso contrario, no. Se comprende, pues, que los acorazados, sean de la clase que quieran, no necesitan acomodar su radio de acción ni a las condiciones del poder defensivo, ni a las del ofensivo, porque éstos no están subordinadas a la especialidad de la nave, que dentro de su clasificación, como unidad táctica, fué ya construida dotándola de todos los medios necesarios para que pueda realizar con oportunidad y eficiencia su función naval militar.

Los acorazados que la Marina española necesita han de acomodarse a la función ofensiva defensiva de la existencia nacional, y, como baterías flotantes, han de estar en aptitud de batir en alta mar contra escuadras enemigas, y proteger las costas nacionales contra los desembarcos del adversario. Los futuros planes de escuadra obedecerán seguramente a la satisfacción de esas necesidades primordiales, porque la potencialidad naval de una nación no puede, sea la que quiera su amplitud, carecer de los elementos precisos a su disponibilidad y eficiencia.

Felizmente, la Sociedad Española de Construcciones Navales, que a más de la garantía técnica de la acreditadísima y famosa firma de Vickers, cuenta con elementos administrativos y directivos de gran valía, como lo ha demostrado ejecutando el primer plan de escuadra, así y podrá determinar con verdadera competencia cómo se han de ponderar en los futuros planes las condiciones y cualidades ofensivas de nuestros buques de guerra, en forma tal que satisfagan a las necesidades

marítimas de España, que no puede prescindir para ello ni en sus relaciones internacionales, como Potencia mediterránea y atlántica, de organizar, mantener y perfeccionar con arreglo a las circunstancias un poder naval suficiente a garantizar y hacer respetable su soberanía.

## MANDOS MILITARES

La Gaceta publica hoy los Reales decretos siguientes:

Vengo en disponer que el teniente general D. Felipe Alfau y Mendoza cese en el cargo de capitán general de la cuarta región.

Dado en Palacio a treinta de Mayo de mil novecientos diez y siete.

ALFONSO

El ministro de la Guerra,  
Francisco Aguilera.

Vengo en nombrar capitán general de la cuarta región al teniente general D. José Marina y Vega, que actualmente desempeña igual cargo en la primera región.

Dado en Palacio a treinta de Mayo de mil novecientos diez y siete.

ALFONSO

El ministro de la Guerra,  
Francisco Aguilera.

Vengo en nombrar capitán general de la primera región al teniente general D. Ramón Echagüe y Méndez Vigo, conde del Serrallo.

Dado en Palacio a treinta de Mayo de mil novecientos diez y siete.

ALFONSO

El ministro de la Guerra,  
Francisco Aguilera.

Marcha del general Marina.

En el expreso de Barcelona, que tiene su salida a las seis y veinte minutos de la tarde, marchó ayer, para encargarse inmediatamente del mando, el general Marina, al que despidieron en la estación el ministro de la Guerra y los capitanes generales Sres. Primo de Rivera y Weyler.

## Nacionalización de las industrias navales-militares

La industrialización de los armamentos navales es condición esencial para que sean eficaces; pero esa industrialización ha de verificarse en el país para que no resulten ruinosos. Cuando una nación tiene que adquirir esos armamentos en el extranjero, sus sacrificios, a la larga, son estériles.

Por eso es problema fundamental para España nacionalizar todas las industrias que suministran los armamentos navales y militares, pues ello implica el desenvolvimiento de las industrias auxiliares, que todas cooperan al fin supremo de hacer eficaz la defensa de la Patria.

Una nación que carece de los elementos industriales que la defensa nacional requiere está en perpetuo riesgo de no conseguir que su libertad y su independencia sean respetadas, pues al estallar un conflicto internacional puede verse privada de sus más indispensables armamentos.

No sólo en la construcción naval, sino también en la de los otros elementos militares territoriales, debe un país bien organizado estar en constante disponibilidad de dotar a sus ejércitos de mar y tierra de los instrumentos necesarios para la guerra: ya se trate de barcos militares, de cañones, de pertrechos, y en fin, de todo género de factores para defender y atacar.

Tienen, además, las industrias militares y navales la ventaja inmensa de impulsar la riqueza y desarrollar el trabajo nacional, porque determinan que éste se oriente en el sentido de hacer fuerte al país, hacerlo activo y ponerlo en disposición de bastarse a sí mismo.

Todas las industrias en general giran en torno de la minería y de la siderurgia; pero las que especialmente se consagran a los acastecimientos militares y navales, requieren además la especialización de un personal apto para que la mano de obra no falte jamás ni pierda su adecuada especialización.

Un obrero mecánico cualquiera puede moldear en el yunque el hierro; pero el operario naval militar necesita, no sólo moldearlo, sino aplicarlo a los fines especiales de la industria a que se dedica.

Los armamentos navales militares están siempre bajo la inmediata inspección del Estado; pero en las grandes naciones esa inspección es delegada en organismos técnicos, que cooperando al objetivo de la defensa nacional dirigen los astilleros, las factorías, los establecimientos industriales especialmente consagrados a la fabricación de los elementos indispensables para la creación y entretenimiento del poder naval y militar.

Nuestra Marina mercante necesita barcos; la industria constructora naval necesita traer del extranjero los elementos primarios para fabricar las naves; nuestros minerales férricos hay que extraerlos, lo mismo que el carbón, indispensable para beneficiarlos, y todo ello exige que salga del país una suma de millones que el trabajo nacional pierde.

¿Cómo se evitaría ese? Sencillamente: industrializando la fabricación de los armamentos navales dentro del país; esto es, nacionalizando su fabricación, lo que daría lugar a que se extrajesen los minerales de hierro y de carbón; a que el hierro se beneficiase en el país; a que nuestras siderurgias hicieran acero, fabricasen piezas y elementos para la construcción naval, desde los cascos, las rodas, los codastes, las máquinas, hasta los cañones, los proyectiles; en una palabra: cuanto constituye los armamentos que la Patria necesita para su defensa y para el desarrollo de sus industrias, con la ventaja inmensa de que en el país quedaría el dinero que ahora se va al extranjero por esas adquisiciones; dinero que no vuelve.

El problema de la nacionalización de las industrias navales y de fabricación de armamentos es muy complicado; pero con buena voluntad y firme deseo podría lograrse su resolución implantando los cimientos para esa industrialización en el país; y entonces sí que podría decirse que la Nación española había comenzado de un modo serio a enmendar sus tradicionales errores y desaciertos.

Claro que eso casi constituye un milagro; pero es un milagro que está en nuestras manos el realizar, siempre y cuando que esa voluntad y ese deseo estén bien dirigidos, y ese es precisamente el papel que corresponde a los Poderes públicos, cuya responsabilidad será grande si no saben encauzar el espíritu público por esos derroteros de salvación, en los cuales la Nación española ha de encontrar el remedio a sus presentes males y la esperanza de sus futuros bienes, al propio tiempo que una renovación completa de sus actividades, hoy mal orientadas y, por consiguiente, mal aplicadas.

Nacionalícese las industrias que hoy, desde el extranjero, nos surten de buques, de artillería, de maquinaria, de materiales diversos, y habremos logrado poner a cubierto de futuros desastres la libertad, la independencia y la dignidad de la Patria.

## Consejo de ministros

El celebrado ayer se interrumpió a las dos de la tarde para que almorzarán los ministros. A las cuatro se reanuda.

El general Aguilera salió del Consejo poco después, y dijo a los periodistas que S. M. el Rey había firmado el nombramiento del general Marina para la Capitanía general de Barcelona, nombrando para sustituirle en la Capitanía general de Madrid al general Echagüe.

«He dado cuenta también—dijo—, y se ha aprobado, del reglamento condicionando la provisión de destinos de jefes y oficiales del Ejército.»

El Consejo terminó de pues de las cinco y media.

El ministro de Instrucción pública dió la referencia de lo tratado en la segunda parte de la reunión, diciendo:

«El ministro de Estado dió cuenta de diversas negociaciones diplomáticas pendientes, de índole delicada, por lo cual no es discreto revelarlas.»

El ministro de la Guerra dió cuenta de las noticias que ha enviado el general La Fuente, encargado de la Capitanía general de Cataluña, que son muy satisfactorias, siendo inexactos los informes alarmantes propalados por algunos.

El ministro de la Gobernación habló de los mítines y manifestaciones sobre filias y fobias, y se tomó el siguiente acuerdo:

El Gobierno, que está pendiente de importantes negociaciones diplomáticas y que confía en verlas pronto terminadas, estima dañosas para el interés del país cuantas manifestaciones públicas puedan producirse sobre el problema internacional, y en tal sentido, asumiendo por entero la responsabilidad del acuerdo, del que en su día dará cuenta al Parlamento, ha resuelto no autorizar los actos anunciados en Madrid y provincias.

De la realización de este acuerdo se encargará el ministro de la Gobernación.

También se aprobó la lista presentada por el presidente del Consejo sobre nombramiento de senadores vitalicios.

No pueden darse a la publicidad hasta que S. M. el Rey firme los oportunos decretos.

Acercas de la lista que han publico algunos periódicos, no se ajusta con exactitud a la realidad, porque «ni están todos los que son, ni son todos los que están».

También ha quedado acordado el nombramiento de presidente del Senado a favor del Sr. Groizard.

Nos hemos ocupado del Congreso de Economía Nacional que se ha de celebrar en Madrid el próximo domingo.

Se ha acordado que presida la sesión inaugural el ministro de Fomento, y la de clausura, el de Hacienda.

Los ministros de Fomento, Gobernación y Hacienda habrán extensamente del problema de la importación y exportación, dando cuenta de interesantes datos y estadísticas.

Dijo, por último, el Sr. Francos Rodríguez que el general Marina salió anoche para Barcelona.

## LOS HIDROAVIONES

Comienzan a recibirse algunos detalles del ataque verificado por la escuadra italiana y los monitores ingleses contra la costa de la península de Istria, a fin de secundar el avance hacia Trieste del segundo ejército de Cadorna.

No son aquéllos suficientes para formarse idea de la operación ni mucho menos para estimar su eficacia; pero descuellan entre las noticias que los hidroaviones prestaron servicios eminentes observando el tiro de la artillería de los buques aliados y batiendo a los aviadores austriacos que trataron de perseguirlos y de causar daños a la división naval que ejecutó dicho ataque el día 24.

Esto corrobora la enseñanza deducida de otros episodios acerca de la necesidad absoluta de que las escuadras posean elementos aéreos propios, so pena de encontrarse indefensas ante las agresiones de la aviación enemiga y de no saber a tiempo el efecto causado por el fuego de sus piezas.

Nuestra Marina conoce a fondo el asunto, que no constituye una novedad para sus ilustrados almirantes, y ha procurado que algunos oficiales asistan a la Escuela Militar de Aviación para entrenarse en tan peligroso y difícil ejercicio.

Esto es insuficiente a todas luces, y el señor ministro del ramo se ocupa con atención de este problema, cuyo desarrollo debe marchar paralelamente con el de las construcciones, porque no es obra de unos cuantos meses el disponer de un personal apto para la compleja misión que la guerra moderna impone a los aviadores de los Ejércitos y de las escuadras.

Los trabajos iniciales que ya se han hecho en ese sentido deben completarse sin nuevas pérdidas de tiempo, si no queremos ir, como siempre, a la zaga de los demás países de Europa.

El punto de vista fabril para conseguir que los aviones de los diversos modelos se construyan por completo en España está en camino de resolverse de un modo satisfactorio, gracias a los admirables esfuerzos de la Hispano-Suiza, fomentados por la augusta protección de Su Majestad el Rey, atento a cuanto pueda significar un progreso propio y una independencia de nuestra industria nacional.

Ofrece, como es sabido, ciertas dificultades de índole económica el montar la producción de algunos efectos necesarios a los ramos de Guerra y Marina, porque el consumo limitado de nuestro país no compensa el gasto de instalación; pero eso no reza con los aeroplanos, que son precisos en cantidad suficiente para que no se tropiece con ese obstáculo.

Cerrado ahora hasta el recurso de acudir a las fábricas de Norte América, esto debe estimular las iniciativas hispanas para ir creando aquello que venimos trayendo del extranjero, por resultar más cómodo y más barato, en el primer momento salir del paso pagando las cosas al precio que nos piden.

Que esto exige, en el período preparatorio, un dispendio mayor nadie lo duda; mas a la larga la economía se obtiene, sobre todo cuando está asegurado el consumo de un modo cierto y remunerativo.

Los Estados Mayores y los artilleros de mar y tierra no pueden prescindir del concurso de la aviación. Ocupémonos, pues, de procurar tan indispensable elemento, para que las hazañas de esos bravos tripulantes de ambos bandos en lucha puedan ser emuladas por los oficiales del Ejército y de la Marina en aparatos construídos por la industria española.

No es esto un imposible; sólo se necesita para lograrlo organización, voluntad y constancia.

DE HACIENDA

## Las Administraciones de distrito

S. M. el Rey ha firmado un Real decreto en que se dictan las reglas para el establecimiento de las Administraciones de distrito.

Se crean ahora estas oficinas en Jerez, Cartagena, Gijón, Alcoy, Sabadell, Linares, Vigo, Ecija, Reus y Alcira.

En la elección de dichas poblaciones se ha tenido presente que representan diversos tipos tributarios, y en la formación de los distritos también se ha atendido a esa misma idea; así se llega desde distritos con una sola población a otros que las tienen muy numerosas.

Todo ello obedece al propósito de que sirva de ensayo este primer paso de la implantación de las Administraciones de distrito los trabajos de formación de apéndices, amillaramientos, repartimientos, listas cobratorias, extensión de matrices y recibos talonarios de las contribuciones.

Las altas y bajas de la industria y de comercio habrán de presentarse en las Administraciones de distrito, a las cuales se les encarga también la inspección del tributo; pero sin derecho a percepción de multas.

El mismo decreto establece las plantillas de cada una de las Administraciones de distrito, y dispone que éstas comiencen a funcionar en 1.º de Julio próximo.

No hay aumento alguno de personal, porque se utilizará exclusivamente el actual al servicio de la Hacienda.

## MISCELANEA TELEGRAFICA

Buque francés embarrancado.

Palma, 31.—Comunican de Ibiza que en el sitio denominado Esfrenet, cerca del faro de Botafuch, ha embarrancado el bergantín francés «Marie Alfred», de la matrícula de Saint Malo, que procedía de Port Vendres y se dirige a Ibiza para cargar sal.

La tripulación no corre peligro.

El Juzgado de guardia, atropellado.

Barcelona, 31.—Los automóviles continúan causando diariamente víctimas, sin que las autoridades se preocupen de regular la marcha de dichos vehículos dentro de la población.

Anche un automóvil que a enorme velocidad marchaba por el pasaje de Graella arrolló y volcó al coche del Juzgado de guardia. El «auto» huyó velozmente.

El juez, D. Gervasio Cruces, y el cochero resultaron con gravísimas heridas. La Policía realiza activas gestiones para dar con el autor del atropello.

Hallazgo de un globo.

Gijón, 30.—La lancha «Adela» encontró hoy a diez millas de cabo de Peñas un globo cautivo esférico, sin barca, que mide 5,50 metros de altura por 12 de circunferencia. Lleva la inscripción V. G. V. Hamburgo Wien.

La lancha condujo al globo al puerto de Luanco.

## La zona de recreos del Parque de Madrid

Se ha reunido la Comisión de gobierno interior del Municipio para acordar el régimen de explotación de la zona de recreo del Parque de Madrid.

El criterio que prevaleció fué el del alcalde, Sr. Silvela, de convocar a un concurso libre para arrendar los espectáculos.

El concesionario que será obligado a sufragar la luz, el timbre, el personal, etcétera, de suerte que el Ayuntamiento no contribuya en nada al sostenimiento del espectáculo.

Si la Empresa desea el concurso de la Banda municipal, tendrá que abonar 300 pesetas por día, y, además, depositará una fianza de 5.000 pesetas.

La entrada en el Parque no excederá de 50 céntimos, y habrá un día de moda, en que costará una peseta.

El arrendatario se obligará a dar una función en la temporada a beneficio de los Asilos municipales.

Cada ocho días se hará una liquidación de los impuestos, para extraer de la fianza la cantidad que se adeude, caso de no pagarlos puntualmente.

El Ayuntamiento no se reservará ninguna localidad, y sólo los concejales tendrán pases personales e intransferibles.

Se dice que existen ya dos proposiciones hechas particularmente.

# EN EL CONTINENTE La guerra europea

## Las operaciones en Francia

**Lucha de trincheras y encuentros de patrullas.**  
Londres, 31.—Algunos golpes de mano del enemigo fueron rechazados durante la noche por la parte de Fontaine-les-Croiselles y Oeste de Lens.  
Algunas patrullas penetraron en las trincheras alemanas al Sur de Neuve Chapelle, haciendo sufrir al enemigo pérdidas importantes.  
Nada que señalar en el resto del frente.

**Actividad de la artillería.—Pequeños encuentros.**

Berlín, 31.—Durante el día sólo hubo actividad intensa de artillería en el sector de Wyttschaete.

Rechazamos avances de patrullas exploradoras inglesas en el frente de Artois y de los franceses en el Camino de las Damas. Cogimos a cierto número de prisioneros a raíz de combates de vanguardias, librados al Suroeste de San Quintin.

**Lucha de artillería.**  
París, 31.—Ambas artillerías han continuado muy activas durante la jornada en la región de San Quintin.

En la Champagne la enérgica respuesta de nuestras baterías ha hecho cesar el bombardeo, bastante vivo, de los alemanes contra nuestras trincheras de monte Alto y Casque.  
En el resto del frente el día ha sido relativamente tranquilo.

**Movilización de los súbditos aliados.**

París, 31.—El ministro de la Guerra ha sometido a la firma del presidente de la República un proyecto de ley incluyendo en las obligaciones militares a los súbditos de las Potencias aliadas residentes en Francia y que por su edad sean movilizados en su país de origen.

Este proyecto, que ha sido presentado esta tarde en la Cámara, se inspira en lo que Inglaterra ha hecho en este mismo sentido.

## Las operaciones en Italia

**Continúan los ataques italianos y la resistencia austriaca.**

Viena, 31.—Después de algunos días de calma continuaron ayer los combates en el Isonzo. Los ataques principales se dirigieron contra las alturas de Vedico y del Monte Santo. El ataque italiano se inició en el ala Norte, y después de una preparación de artillería se extendió a todo este sector.

En distintos puntos se entablaron luchas cuerpo a cuerpo hasta muy entrada la noche. También se luchó muy encarnadamente en la región de la altura 652. Nuestro frente continúa inquebrantable a los ataques enemigos; se distinguieron especialmente los regimientos de infantería 92 y 77.

Al Noroeste de Gorizia hicimos 200 prisioneros al rechazar una tentativa italiana.

Al Sur de Jamiano, el enemigo atacó por cuatro veces consecutivas nuestras posiciones, dejando en nuestro poder prisioneros a 15 oficiales y 800 hombres.

El total de prisioneros hechos desde el principio de la décima batalla del Isonzo se eleva a 14.500.

En Carinthia y en el Tirolo no ha cambiado la situación.

**Ataques austriacos.—Avance italiano al Sur del Garso.**

Roma, 31.—Ayer ha disminuido la actividad de la artillería a lo largo del frente en el Trentino y en Carnia; pero las acciones de la artillería han sido bastante vivas en el frente de los Alpes Julios y ha alcanzado una especial violencia en el sector del Monte Cucco, en el Vódico y al Este de Gorizia.

También ayer renovó el enemigo sus ataques obstinados contra los atrinchamientos de la cota 652 del Vódice, dando tres asaltos consecutivos sin éxito, ayudados por una intensa preparación de artillería. Hemos hecho unos 30 prisioneros.

En el Carso, al Este de Bescomalo, ha sido deshecha una tentativa del enemigo contra nuestras líneas por el fuego de nuestras baterías.

Entre Jamiano y el mar, después de una serie de acciones apoyadas por los navíos de la escuadra Real, hemos prosiguido nuestra ocupación al Oeste de Medezza. Durante la tarde del día 28 nuestros aviadores han derribado al Este del monte San Marco un aparato enemigo.

## Las operaciones en Rusia

**Tiroteos.—Ataques rechazados.—En el aire.—Un desembarco.**

Petrogrado, 31.—En todos los frentes sólo hay el acostumbrado tiroteo.

Sólo en el Cáucaso hubo un intento turco para acercarse a nuestros puestos al Sur de Van, siendo rechazado.

**Aviación.**—Uno de nuestros aparatos, en reconocimiento, fué atacado por tres fokkers

enemigos, cayendo nuestro aviador en las líneas contrarias de Billesci, al Noroeste de Focsoni.

Los aviadores parece ser que perecieron.  
Mar Negro.—Nuestros navíos, que cruzaban por la costa de Anatolia, desembarcaron un destacamento, que destruyó, cerca de Toaina, al Este de Samsun, un puesto de gendarmes turcos, provisto de teléfono y telégrafo.

El mismo destacamento incendió un depósito de cereales.

Dos grandes veleros, metidos en tierra, fueron sacados al agua y remolcados a Trebi-sonda.

El ministro francés Thomas en el frente ruso.

Petrogrado, 30.—El ministro francés Thomas, antes de ir a Jassy (Rumanía), recorrió las líneas rusas, especialmente de los Cárpates, donde fué recibido con aclamaciones. Thomas pronunció varios discursos ante los diversos regimientos de aquel frente, entablándose amistosas discusiones entre las tropas y el ministro. Este contestaba a las preguntas y refutaba los argumentos de los pacifistas, convenciendo a su auditorio.

Los soldados llevaron, por último, en triunfo al ministro a su automóvil, despidiéndole a los acordes de la Marsellesa y con vivas a la causa aliada.

**EL BLOQUEO**

## LA GUERRA EN EL MAR

**Tripulación que se niega a navegar.—Los alemanes respetan el vapor «Cosme».**

Bilbao, 31.—Según informes de persona digna de crédito, el capitán del vapor «Cosme», perteneciente a la Casa Echevarri y a Larrinara, ha renunciado a su cargo.

El «Cosme» llegó recientemente a Bilbao, de los Estados Unidos, donde la tripulación española desembarcó, negándose a seguir viaje, a causa de que el buque había de entrar en la zona de bloqueo.

Entonces el capitán reclutó marineros en los Estados Unidos, consiguiendo encontrar una tripulación, formada por gente blanca y de color; pero todos sujetos de malos antecedentes.

Gran parte de estos tripulantes, los pertenecientes a naciones neutrales, se plantaron, negándose a trabajar cuando supieron que iban a penetrar en la zona bloqueada.

El capitán tuvo que hacer varias guardias seguidas, estando continuamente con el revólver en la mano, por temor a alguna agresión.

El «Cosme» fué detenido dos veces por submarinos alemanes, que le dejaron seguir viaje, a pesar de que sus comandantes sabían, y así lo hicieron constar, que el buque traía carga para los aliados.

**Buque perseguido.**

La Coruña, 31.—El vapor noruego «Petres», de 5.000 toneladas, cargado con mineral, que se dirigía a Inglaterra, ha entrado en este puerto, huyendo de la persecución de un submarino que le ha seguido hasta la altura del faro de Hércules.

Mañana se hará nuevamente a la mar.

También ha entrado el vapor «Cabo Peñas», de la Compañía Ibarra, que fué sorprendido por un submarino alemán a la altura del cabo de San Vicente.

Después de revisarle la documentación, el capitán del submarino les permitió seguir la ruta.

**En hundimiento del «Lapa».**

Cádiz, 30.—Los naufragos del vapor brasileño «Lapa», torpedeado por un submarino, han manifestado que dicho vapor procedía de Río Janeiro y se dirigía a Marsella.

El suceso ocurrió el día 22, a los 35 grados latitud Norte y 8,40 grados longitud Oeste de Greenwich y a 140 millas del cabo de Trafalgar.

El submarino, que era alemán, disparó tres cañonazos, deteniéndose entonces el buque, hasta el cual llegó el comandante del submarino, acompañado de tres marineros.

Se acercaron hasta la escalinata del «Lapa», pidiendo la documentación, que se guardó el comandante, el cual concedió cinco minutos a la tripulación para que abandonara el buque.

Preguntó por la procedencia de la carga y adónde iba dirigida, y dijo luego al capitán del «Lapa» que podía embarcar en una lancha, que ya encontrarían tierra en cinco o seis días.

Embarcados los naufragos en unos botes, se apartaron buen trecho del vapor, presenciando el hundimiento de éste, que fué precedido de una tremenda explosión, hundiendo el buque de proa casi verticalmente.

El capitán del «Lapa» se llama Francisco San Marcos.

Los tripulantes son 31, dos de ellos portugueses y los otros brasileños.

El cargamento que llevaba era 22.000 sacos de café y 800 cajas de plátanos, que recogieron en Canarias.

Cuentan los referidos naufragos que el sub-

marino que los atacó apareció por la proa del «Lapa», y que a los cinco minutos surgió otro sumergible, más pequeño, que estuvo comunicando con el primero, sumergiéndose al poco rato. Este sumergible carecía de número y letra.

Durante los días que han permanecido en el mar los naufragos, estuvieron luchando durante cuarenta y ocho horas con una mar gruesa. Pasaron mil penalidades, hasta que fueron hallados por un vapor pesquero español, de la matrícula de Puerto de Santa María, el que recogió a los naufragos, que se hallaban casi extenuados, y los condujo a Sanlúcar.

Tanto el capitán como el resto de la tripulación del «Lapa» se muestran muy agradecidos al ayudante de Marina.

El cónsul del Brasil en Cádiz, Sr. Alburquerque, ordenó al vicecónsul en Sanlúcar que recogiera a los naufragos y los condujera a Cádiz, habiéndoles facilitado ropas, alojamiento y cuanto han necesitado, por cuanto los naufragos están muy reconocidos.

## La situación en Grecia

**Actitud de Venizelos.**

Londres, 31.—Un telegrama, recibido de Sir por el *London Times*, dice que M. Venizelos ha declarado la imposibilidad de un intervalo, y que no puede haber reconciliación alguna entre el Gobierno provisional y el Gobierno del Rey Constantino. Dice: «Que rechazaré firme y determinadamente toda idea de reconciliación con el Rey, que ha estado en constantes relaciones secretas con Alemania y que ha pisoteado la Constitución, declarándose traidor al Tratado y a las obligaciones contraídas con Serbia, que ha arruinado a Grecia y que quiere volver a ponerse a la cabeza del país. Entre él y nosotros existe un abismo tan profundo como entre la Entente y Alemania, y las esperanzas de llegar a un acuerdo no son mayores tampoco».

El corresponsal añade que la isla de Creta acaba de equipar otra división. La población de la isla Santmaura se ha unido a los nacionalistas.

Comentando la situación en Grecia, el *Daily Mail* escribe:

«Hay desde hace varios meses dos Grecias: una reaccionaria y germanófila, creada por el Rey, y otra, democrática y pro-aliados, que expresa con sinceridad todo cuanto hay de generoso en la Grecia de hoy, bajo la jefatura de Venizelos.»

Una u otra debe sucumbir, y abundamos en la idea de M. Averoff, ministro de Instrucción pública del Gobierno provisional, quien dice que la dinastía reinante debe ser expulsada de Grecia, como los turcos, con armas y equipajes».

## NOTAS POLÍTICAS

**Lo que dice el presidente. Consejo en Palacio.**

Terminado el Consejo en Palacio, el jefe del Gobierno se trasladó a la Presidencia, donde dió a los periodistas la referencia siguiente:

S. M. el Rey ha firmado esta mañana los nombramientos de senadores vitalicios a favor de los Sres. Lopo, López Pelegrín, Paraiso, general Aguilera, Montero Villegas (D. Eugenio), Tejada y Gasset (D. Eduardo).

También firmó el Rey el nombramiento de presidente del Senado a favor de D. Alejandro Groizard.

Después manifestó el presidente que esta tarde celebrará una conferencia con el general Alfau, y que será cumplimentado también a la tarde por el nuevo capitán general de Madrid, general Echagüe.

Dijonos que en el Consejo con el Rey se había limitado a hacer el acostumbrado discurso-resumen de política exterior e interior.

—No me explico—dijo el presidente—el asombro de sus compañeros los periodistas que se hallaban a la puerta de Palacio, por haber salido de Palacio antes que los demás ministros el Sr. Alba.

Fué sencillamente porque el ministro de Hacienda tenía que almorzar hoy en Aranjuez.

—Son totalmente inexactos—prosiguió—los rumores y las profecías que llenan estos días la sección política de los días acerca de una próxima suspensión de garantías. El Gobierno no ha pensado en tal medida, que sólo pudiera aplicarse en caso excepcional, y que no es de esperar, en que la falta de patriotismo en unos y en otros la hiciera necesaria cuando en manifestaciones y reuniones se expresasen opiniones peligrosas para la política internacional de España, y en todo caso dando después cuenta al Parlamento, y desde luego aceptando íntegramente el Gobierno la responsabilidad de tal determinación.

**En Gobernación.**

Esta mañana manifestó el Sr. Burell que las noticias que tiene de Barcelona son tranquilizadoras, lo mismo las que se refieren a lo militar que a lo civil.

También negó el ministro de la Gobernación que el Gobierno haya acordado la suspensión de las garantías constitucionales. Pueden ustedes afirmarlo así. Lo que hemos hecho ha sido tomar las medidas necesarias para la suspensión de mítines y reuniones, con el objeto de afirmar la unidad espiritual de España.

Ya han visto ustedes cómo desde ayer no funciona la censura. Lo que el Gobierno no puede dejar pasar son las noticias inexactas o

tendenciosas, y por ello confía en el criterio de ustedes.

Una Comisión de toreros, presidida por Vicente Pastor, ha estado a ver al ministro para pedirle el cumplimiento de la Real orden que se refiere a la instalación de las enfermerías en todas las Plazas de toros.

## LAS SUBSISTENCIAS

**La importación de trigo y el transporte de carbón.**

La Junta de Transportes marítimos celebró ayer sesión bajo la presidencia del director general de Comercio, Sr. Nicolau.

En el despacho de oficio se dió cuenta de diferentes asuntos de trámite, ocupándose la Junta, después de la discusión de una ponencia sobre el cumplimiento de las obligaciones impuestas por la misma a los fabricantes de harinas para la venta de las obtenidas con trigos importados a flete reducido, de la importación de trigos argentinos adquiridos por el Gobierno, de los cuales ya están en camino 20.000 toneladas y seguidamente se facilitará el transporte de las restantes.

También acordó la Junta practicar una revisión de los precios mínimos que por acuerdo de la misma región para el transporte de carbón para usos domésticos, en vista del alza sufrida por el precio de dicho combustible.

La Junta estudió la concesión de turnos preferentes en los puertos asturianos para la carga de carbón en los barcos, acordando redactar una propuesta a fin de regularizar este servicio.

**Importación de trigos.**

Publica la *Gaceta* una Real orden del ministerio de Hacienda, en la que se dispone lo siguiente:

1.º Que se destine a Gijón y Pasajes el cargamento de trigo que conduce el vapor «Carlos», del cual serán cedidas 2.500 toneladas a la Sociedad Industrias Zarracina, de Gijón, y las 1.000 toneladas restantes a los señores Londáiz Ubarrechena y Compañía, de San Sebastián, al precio, ambas cesiones, de 39 pesetas por cien kilos franco bordo, y mediante el compromiso de vender la harina y pan a los precios consignados en sus proposiciones.

2.º Que se destine a Bilbao el cargamento del vapor «Biscargi-Mendi», el cual será distribuido, proporcionalmente a sus proposiciones, entre los señores hijos de J. J. Treco, de Deba; D. Vicente Eulate y Compañía, de Basauri, y Sociedad Harino Panadera, de Bilbao, al mismo precio de 39 pesetas los 100 kilos, franco bordo, y con la obligación de vender el pan, en su caso la harina, a los precios señalados en sus proposiciones.

3.º Que por la Dirección general de Aduanas se proceda en el plazo de ocho días, de conformidad con lo dispuesto en la regla 8.ª de la Real orden de 13 de Marzo último, a otorgar los oportunos contratos de cesión del trigo de los referidos cargamentos.

4.º Que sin perjuicio de resolver posteriormente respecto a la adjudicación de los cargamentos sucesivos, bien para completar las peticiones de los cesionarios a quienes se destinan los de los vapores de que se trata, bien para adjudicar trigo a otros fabricantes, se declaren de momento desechadas las demás proposiciones, pidiendo los solicitantes que lo deseen retirar los depósitos constituidos, de conformidad con lo dispuesto en la regla 7.ª de la Real orden de 13 de Marzo, por la que se dispuso la celebración del concurso; y

5.º Que por los delegados de Hacienda de las respectivas provincias se comunique a los gobernadores civiles, como presidentes de las Juntas de Subsistencias, la entrega del trigo a los cesionarios, a fin de que se ejerza la necesaria vigilancia para conocer si se cumplen por los fabricantes las obligaciones contraídas respecto a los precios de venta del pan y las harinas, y poder expedir en su día, caso de cumplimiento de dichas condiciones, las certificaciones necesarias para proceder a la devolución de los depósitos constituidos».

**Exportaciones interprovinciales.**

En la Real orden del Ministerio de la Gobernación, que inserta también la *Gaceta*, se dispone que se declare completamente libre el tráfico de trigo, harina y arroz, entre las provincias españolas, sin otras limitaciones que las incautaciones acordadas o en tramitación, la cual no podrá exceder de cinco días, debiendo siempre el Gobierno dictar la resolución definitiva.

No obstante dicho precepto, las facturaciones no podrán verificarse sin que acompañe a la expedición la correspondiente guía, que no podrá ser negada por las autoridades locales más que en el caso de hallarse la partida incautada por el Gobierno, o incautado expediente para llegar a su incautación, con la solicitud del Ayuntamiento.

Solamente se permitirá la exportación a provincias del litoral, fronterizas y Baleares cuando preceda petición al gobernador civil de la provincia a que se destine, fundada en la necesidad del abastecimiento, o para fábricas que hayan venido surtiendo a otras comarcas.

En estos casos, los gobernadores, al formular la petición al gobernador de la provincia que ha de autorizar la expedición, le expresarán el nombre del destinatario, comunicándolo también a este ministerio.

Cuando se realice por cabotaje el transporte de las especies mencionadas, el gobernador de la provincia donde se verifique el embarque anunciará al de destino la salida de la expedi-

ción, expresando el nombre de la nave, el del consignatario, clase y cantidad de las mercancías, las escalas y fecha probable del arribo.

El gobernador de la provincia a la cual se dirija la expedición, comprobará la llegada y el destino ulterior de la mercancía dentro de su demarcación.

Las Juntas provinciales de Subsistencias pondrán en conocimiento de aquel ministerio, por conducto de los gobernadores, las entradas y salidas de las expediciones en sus respectivas provincias, expresando las especies, su cantidad, nombre del destinatario y punto de destino.

## FIRMA DEL REY

**GUERRA**

Nombrando general de la sexta división (Alicante) al general de división D. Fernando Moltó y Ocampo, actual gobernador militar de Cádiz.

Idem gobernador militar de Cádiz al general de división D. José de Olague Felú y Ramírez, que actualmente manda la novena división (Zaragoza).

Idem general de la novena división (Zaragoza) al general de división D. Carlos Pradergast y Rover, marqués de Prado Alegre, que se halla de cuartel.

Idem gobernador militar de Jerez de la Frontera al general de brigada D. José de la Calle y Corrales, que actualmente manda la primera brigada de la séptima división (Gerona).

Idem general de la primera brigada de la séptima división (Gerona) al general de brigada D. Francisco Perales y Vallejo, que se halla de cuartel.

Destinando el coronel de Infantería D. Adolfo Jiménez Castellanos Barreto a mandar el regimiento Infantería de Extremadura, número 15.

Idem al coronel de Infantería D. Avelino Goya Herrero a mandar la zona de reclutamiento de Teruel, núm. 25.

## Novedades teatrales

**Gran Teatro.**

He aquí la lista completa de la gran compañía de zarzuela que debutará mañana viernes:

Director artístico, maestro Penella.  
Maestros directores: Enrique Estela y Antonio Catalá.

Primeros actores y directores: Vicente Mauri y Juanito Martínez.

Primera tiple cómica, Blanquita Pozas.  
Primera tiple cantante, Amparo Romo.

Tiple característica, Dolores Cortés.  
Primera tiple cómica: María Fúster y María Silvestre.

Primeras tiple cantantes: Mercedes Melo y Carmen Miquez.

Segundas tiple: Conchita Ruiz, Manella Estern, Elvira Moya, Teresita Saavedra, Luisa Miquez, María Navarro, Dolores Tejada, Pilar Aracil, Isabel López.

Primeros tenores: José Sanchiz, Luis Chizorella, Emilio Pérez.

Primeros barítonos: Enrique de Ghery, Manuel Bushell, Enrique Beut.

Tenores cómicos: Alfredo Guillén, Enrique Pascual.

Actores: Emilio Estern, Ramón Silvestre, Ricardo Urrutia, Casto Gasco, José Rodríguez y Francisco Turío.

Gerente de la Empresa, José Rodríguez.  
Cuarenta y seis coristas de ambos sexos.

El debut de tan notable como numerosa compañía se efectuará a las diez y media de la noche, con el estreno de la ópera popular española *El gato montés*.

La orquesta, de 60 profesores, será dirigida por el maestro Penella.

Banda en escena, cien comparsas, servicio completo de la Plaza de Toros, etc., etc.

Como la compañía cuenta con un extenso repertorio de obras nuevas en Madrid, éstas se irán estrenando en las secciones vermouth, que comenzarán a las seis y cuarto de la tarde, desde el próximo lunes, costando la butaca para esta sección doble í peseta, incluidos todos los impuestos, y por la noche, función completa, 2 pesetas.

Con tan valiosos elementos y a precios más que ultrapopulares, va a resultar éhico el Gran Teatro.

## INFORMACION DE GUERRA

**Retiro.**

Se concede el retiro al comandante de Caballería D. Alejandro Gordón.

**Reemplazo.**  
Pasa a situación de reemplazo, por enfermo, el veterano D. Juan Roselló.

**Ascensos.**  
Mañana se publicará una disposición señalando el número de vacantes de oficiales de la reserva que han de cubrirse por sargentos.

**Oficinas Militares.**  
Se dispone quede sin efecto el ingreso en el Cuerpo de Oficinas Militares del aspirante don Jenaro Calonge.

## Compañía Transatlántica

Habiéndose dispuesto que en sustitución del vapor «Manuel Calvo» haga la expedición a Nueva York, Cuba y Méjico el vapor

«MONTEVIDEO» saldrá de Barcelona el día 29; de Valencia, el 30; de Málaga, el 1.º de Junio, y de Cádiz, el 3.

DESDE EL TABLONCILLO LA DE LA PRENSA

OCHO DE PABLO ROMERO GALLO, CURRO VAZQUEZ, GALLITO, BELMONTE

Bien por D. Felipe!

Vaya ante todo y sobre todo un justo y caluroso aplauso al más concienzudo y escrupuloso criador de reses bravas de Andalucía...

Esos son los toros que deben pedir los toreros para que la afición contraste sus verdaderos méritos. Quédense las monas de Nandín, Salas, Contreras y Gamero Cívico para los novilleros...

Sólo el octavo desentonó del conjunto, saliéndose suelto en alguna de las varas que tomó, y fué algo bronco en toda la lidia. Este y el séptimo mataron cuatro caballos cada uno...

Los tíos de la puya se llevaron una buena cosecha de coscorrones, lo cual no les aconteció cuando sus jefes lidian las monas antes referidas.

La Plaza, engalanada con mantones, tapices y con el adorno más bello y más artístico que produce mamá natura: la mujer, que abunda de un modo desconcertante y anestesiante por todos los graderíos...

En el palco real, las infantas, y en el ruedo, tres de los cuatro reyes del toro, faltando el cuarto: el elegante y completísimo lidiador Rodolfo Gaona, al que la lesión sufrida en la de Beneficencia le tiene retirado de la pelea...

Le substituyó el príncipe de la estocada, Curro Martín Vázquez, que está dispuesto a prodigar el volapié en todo momento...

Rafael.

Tan valiente, tan confiado y tan torero como la anterior tarde de su resurrección.

Enormemente valentón estuvo el calvo en los quites, tirando medias verónicas, en pie y de rodillas, apretándose con el toro como el que más. Todo su repertorio alegre y vistoso fué ejecutado por su capote en todos cuantos momentos intervino.

El primero de la tarde llegó al final aplaudidísimo. Rafael, cerca y valiente, muleteó con deseos de palmas, aprovechando el poco gas que aun conservaba el cornúpeto.

Descabelló al quinto golpe, y oyó bastantes palmas. El quinto, que fué castigado con exceso, se apuró mucho, y en estas condiciones lo en-

contró Rafael cuando a él se fué con los tratos torcidos. El primer pase fué el llamado de la muerte, majestuosamente erecto el lidiador, con esa línea tan peculiar del torero artista; siguió con un natural y varios altos buenisímos, y luego, queriendo recrearnos con sus genialidades, comenzó a inventar pases, dando al toro sus querencias naturales.

Sin estrecharse, que no estaba el toro para ello, dió un pinchazo sin soltar, y luego, en la misma forma, media delantera y atravesada. Se empeñó en descabellar a pulso, y no lo consiguió hasta el sexto intento, lo cual provocó los pitos entre los que no saben entender a este torero genial.

¡Así siempre, Rafael!

Gallito.

¡Por fin toró Gallito! Hasta ayer no ha torado en Madrid el verdadero Gallito. El que, usando su nombre, toró en las pasadas fiestas cornupeteriles, no era el gran José, era un inseparable socio, cuyo comodón y financiero, que le substituye en el 80 por 100 de las corridas que contrata para pegoltear y derrochar mandanga.

El tercero de la tarde, ya lo he dicho antes, parecía ser un tanto burriciego, y José, que vio algo, no le quiso torar de capa, limitándose a fijarle.

El toro tomó seis puyazos, arrancándose bien, desde largo, pero quedándose al sentir el hierro, por lo que algunos le tomaron por manso. No, señores. Un manso se sale suelto y no toma seis puyazos, arrancándose como aquel lo hacía.

Todo ello en un palmo de terreno y en poco más de un minuto. Cuadró el toro, y José, yendo bien, pero quedándose en la cara, por lo que hubo de alargar el brazo, metió toda la espada en el merrillo. Rodó la res, y la evasión, que empezó con el primer pase, se intensificó en frenético estruendo.

Le cortó la oreja por unanimidad absoluta y hubo tres vueltas al ruedo y salida a los medios al final, que todo ello estuvo merecido, y todos los partidistas se hicieron solidarios en el atronador aplauso al torero verdad.

Bueno; pues José se conformó con esto y dijo: —¡Eal, ya he hecho bastante. Y salió el séptimo un poco suelto, y no pudiéndolo sujetar en los tercios de la puerta de Madrid se fué José a buscarle junto a los chiqueros, donde tenía el toro su querencia, y allí se quedó con él y lo fijó.

Cogió los pases Jeselito, y al cuarteo puso un par regular, que quedó delantero por no querer llegar a reunirse con el poderoso toro. Este fué por el lado derecho y lo mismo el que siguió, también al cuarteo, y con la misma ejecución de antes. De dentro afuera y a la querencia de un caballo muerto—¡cómo eso, maestro!; ¡si lo hace otro!—entró por el derecho y no clavó ningún palo. Rabiose se fué al estribo. Había podido más el toro que él.

¿Ven ustedes cómo en los toros grandes, en los que por ser poderosos en la acometida hay que exponer al reunirse con ellos, ya no hay banderillero fácil, por muy maestro que sea, si además de arte no hay corazón?

El toro estaba mejor que el tercero para la muleta, como el mismo José lo vio en los buenisímos pases en redondo con que inició la faena; pero comprendió que para castigar a aquel bruto había que exponer, y como ya

había cortado una oreja, tiró a acabar pronto metiendo un pinchazo malo, echándose fuera, y luego, a toda conciencia, un bajorazo. Hubo pitos.

Curro Vázquez.

Le tocaron dos toros bravísimos, de esos especiales para toreros, y como él no lo es, pues quedó casi borrado. Quiso maestrear con el capote y sufrió achuchones y coladas por codillear.

Y lo mismo con la muleta. No dió un solo pase de castigo; toró así siempre por la cara y de pitón a pitón. Y torando en esta forma a un toro bravo, no se consigue más que ser torado, aburrir y malear al toro, que al descomponerse ya no se coloca a gusto del matador. Ya vió Vázquez el resultado; no pudo hallar ocasión de dar el volapié. Si fuera torero de cabeza, hubiera torado al toro por naturales y de pecho, claro que cabiendo mandar, y... hasta hubiera podido recibir. ¡Ya lo creo! Con un pinchazo sin soltar y una corta perpendicular, con arqueo de brazo, y saliendo feamente, mató al segundo, y al sexto le entró muy de prisa y con la mano alta, y quedándose en la cara, alargó el brazo para meter toda la espada en lo alto. Se aplaudió un poco el resultado del sopapo.

En quinto, torpón. ¡Qué efímera es la gloria! Verdad, Curro?...

Belmonte.

Ni mal ni bien. Belmonte se mantuvo toda la corrida en ese medio tono de apatía que tanto está disgustando justamente esta temporada a la afición.

Estuvo valiente; sobre todo en tres quites de mucho peligro, que hizo sacando a los toros por buen terreno y con su correspondiente alarde de facultades. No pudo dar sus verónicas, pues ninguno de sus toros se prestaron para ello.

La primera parte de su primera faena de muleta fué sencillamente una irreplicable lección de torero. Tranquilo, parado, dominando siempre, mandando y cargando la suerte, dió pases ayudados por bajo estupendos, de pecho buenisímos, tres molinetes de su marca y varios altos de cabeza a rabo. Todo esto en los medios y completamente solo.

Quiso aprovechar una igualada y dió un pinchazo sin soltar, y luego, tras de una serie de pases ya menos confiados, y un tanto descompuesta la res, dió una entera, barrenando, y recibiendo un golpe en un brazo.

Se dividieron las opiniones en los escaños. Con el octavo se mostró también torero, y obligó a tomar la muleta al bronco e inclerto pablo romero. Hubo en la faena algún destello belmontino; pero en conjunto no entusiasmó. Con un pinchazo y media bien puesta terminó la corrida.

Banderillaron bien Almendro, Magritas, Sánchez Mejías, Armillita y un palitroquero nuevo, de Valencia, apodado Alpargaterito, que oyó una ovación por un colosal par de gran estilo. Bregando, el incommensurable Blanquet.

SEVERITO

UN FENÓMENO

Un niño con dos caras

Palmo de Mallorca, 31.—Comunican de Ibiza que el 23 del corriente, ya de noche, vino al mundo un ser humano deformado, con la particularidad de que la cabeza, solamente, presentaba las deformidades, pues el resto del cuerpo tenía la ordinaria conformación.

El niño—pues se trata de un niño—tenía en la parte anterior de la cabeza dos caras completas, con cuatro ojos, dos narices, dos bocas y sólo dos orejas. Ingería perfectamente ali-

mentos por las dos bocas, una de ellas sin lengua.

El niño fenómeno nació en Can Gat, y era hijo de Vicente Rog, vecino de San Lorenzo, y de María Mau.

A seguida de nacer se le bautizó, muriendo en la madrugada del 25. En la pila bautismal se le impuso el nombre de Vicente, y dicen los que vieron al niño que era muy guapo en ambas caras y perfectamente formado en todo el cuerpo.

El matrimonio, que tiene dos niñas más, está inconsolable por la deformidad del niño, que sólo vivió treinta y dos horas.

No se tiene noticia de que jamás ocurriera otro caso igual en estas islas.

Los padres del infante, pobres labriegos, no saben explicarse tan extraño fenómeno.

Bolsa de Madrid

Table with columns: VALORES PUBLICOS, Día 28, Día 29. Includes sections for 4 por 100 perpetuo interior, 4 por 100 exterior estampillado, 4 por 100 amortizable, 5 por 100 amortizable, Obligaciones del Tesoro 4 1/2, Ayuntamiento de Madrid, Bancos y Sociedades, Ferrocarriles, and Cambios sobre el Extranjero.

DE PALACIO

En el palacio del infante D. Carlos se celebró la ceremonia de administrar la primera comunión a las princesitas María de los Dolores y Mercedes, hijas de sus altezas.

Asistieron al acto los Reyes, los infantas, el príncipe de Asturias y los infantitos hijos de los Soberanos y de los infantas D. Carlos y D. Fernando.

Concurrieron también los personajes palatinos.

El obispo de Sión administró el Santísimo Sacramento a las infantas.

Cumplimentó a S. M. el Rey el vicealmirante Ibáñez, nuevo jefe del apostadero de Cartagena.

Hace once años que ocurrió el atentado de la calle Mayor. La triste fecha ha sido conmemorada cubriendo con flores el monumento erigido en el lugar donde se cometió.

Su Majestad la Reina ha enviado un enorme ramo de flores, con cinta blanca, que fué colocado en las manos del ángel que figura al frente del monumento.

A sus pies colocó, en persona, un canastillo de flores S. A. R. la infanta doña Isabel, y en la base esparcieron rosas varios particularer, en representación de las familias de las víctimas.

En Palacio oyeron misa Sus Majestades en el salón de Tapices, estando presente el general Aranda, que en aquella fecha mandaba el regimiento de Wad Ras.

Este Cuerpo formó a las nueve de la mañana en el patio del cuartel de la Montaña y allí oyó misa. Concurrió a ella el general Dema, que ha poco mandó el regimiento. Asistieron a la misa solamente dos batallones, porque el tercero prestaba servicio de guardia en la plaza.

A las once de la mañana fué S. A. la infanta doña Isabel a la Iglesia de San Ginés, y con su dama particular oyó una misa rezada, según costumbre, en el altar de la Virgen del Amor Hermoso. Las señoras de la Corte de María la recibieron y despidieron, obsequiándola con un ramo de flores.

A la una de la tarde salieron Sus Majestades para Aranjuez, donde almorzarán y presenciarán las carreras de caballos.

En varios automóviles marcharon también a dicho Real Sitio los príncipes D. Raniero y D. Jenaro de Borbón, la condesa de los Llanos, el marqués de la Torreçilla, el duque de Santo Mauro, los generales conde de Greve y Silvestre y el coronel Echagüe.

Espectáculos para mañana

COMEDIA.—A las diez, Los cuatro Robinsones.

APOLO.—A las seis y cuarte, El tesoro. A las diez y media, El asombro de Damasco y Perla Negra.

COMICO.—A las siete, Las morenas y las A las diez, Ministerio de estrellas y Las morenas y las rubias.

NOVEDADES.—A las seis, Carceleras. A las siete y cuarto, La chicharra. A las nueve y cuarto, Serpentina y confetti. A las diez y cuarto, La tarasca del barrio. A las once y tres cuartos, El corto de genio.

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

CHANTECLER.—Variadas funciones desde las 7 de la tarde, tomando parte notables artistas.

IMP. DE MARTINEZ DE VELASCO. PIZARRO, 15

FOLLETIN NUM. 90

MEMORIAS

DE

UN NIÑO DE LA SABOYA POR CLAUDIO GENOUX

(CONTINUACIÓN)

apuntó, y con brazo vigoroso le clavó el acero hasta el corazón.

¡Cial exclamó en seguida. Retrocedimos y por cierto muy a tiempo; porque la ballena levantó horizontalmente su cola y la dejó caer en el mismo sitio que acabábamos de dejar; aquél fué su último esfuerzo.

Nadó aún un momento, se detuvo repentinamente, y arrojó por las narices dos columnas de sangre a la altura de quince a veinte pies.

Al cabo de un minuto balancé y quedé tendida de costado. Un grito general de triunfo acompañó su último aliento.

—¡Victorial exclamó lleno de júbilo nuestro oficial, sacando del cuerpo del monstruo su lanza teñida en sangre, blandiéndola en el aire.

—¡Charivaril dijo otro oficial.

—¿Y por quién preguntó el contramaestre.

—Por los que saben coger ballenas.

El cuarto oficial entonó la canción de los balleneros, cuyo sonoro estribillo fué repetido por todos los marineros, para quienes aquel momento fué en cantador.

No tardó en llegar la zozobra; ya la experimentaban lejos del teatro de nuestra victoria a bordo de nuestro buque; apenas lo divisábamos, cuando nuestras débiles barquillas se hallaban sobre una embravecida ola que parecía querernos sepultar.

El mar se había enfurecido, los vientos se habían desencadenado; nuestros remos no podían resistir el impulso de las continuadas olas que iban a estrellarse contra el cuerpo disforme que arrastrábamos, haciéndonos a veces perder hasta diez pasos.

A pesar de tantos obstáculos llegamos aún a tiempo de poner el aparejo con que se iza y se vuelve la ballena. Este consiste en un cable de cinco pulgadas de diámetro, uno de cuyos extremos está atado al molinete; el otro pasa del molinete a lo alto de los obanques del gran mastelero, a cuya punta hay una garrucha por donde pasa, y bajando luego, por cima de la baranda se le atan unos garfios que

van a clavarse en la ballena que se halla amarrada a lo largo de la embarcación.

Estos garfios van levantándose a medida que se corta de la ballena el pedazo que tiene clavado, cuya operación la hace un hombre desde una tabla colocada fuera del buque.

Se separa la carne de los garfios con una pala larga, especie de azada cortante, y volviendo a medida el cuerpo sobre sí mismo se va mondando como si fuera una manzana.

Cuando un pedazo de carne se detiene en la pelea se corta en dos partes; ordinariamente suele tener cada uno de cuatro a cinco pies de ancho, y de quince a treinta pulgadas de grueso.

El pedazo de cable suspendido que se larga en un receptáculo que hay al efecto; el otro, que se ha tenido la precaución de enganchar en una gran cadena, sostiene la ballena a flor de agua.

De este modo se continúa dando vueltas hasta que toda la grasa está embarcada. Antes de principiar a virar bajaron dos hombres sobre la ballena, clavaron en ella cada uno un arpón para sostenerse y no ser arrebatados por las olas, y comenzaron a separar con hachas la parte de la cabeza que contiene las barbas que nosotros conocemos con el nombre vulgar de ballenas, y que les sirven de dientes.

Se izaron las dos quijadas sin mucho esfuerzo,

a pesar de hallarse incrustadas de mariscos enormes que aumentaban extraordinariamente su peso; pero cuando separamos la lengua del gznate, y se trató de subirla, apenas bastaron veinte hombres para dar vuelta al molinete; las barras que le sostenían rechinaban que era un portento.

En fin, conseguimos izarla, y aunque la ballena sólo tenía noventa pies de largo, su lengua pesaba cerca de mil quinientos kilogramos; los demás pedazos que se cortaban eran de mil.

Cuando llegó la noche, los cinco balleneros que habíamos visto el día anterior aparecieron a lo lejos hechos un ascua; tales eran las llamas producidas por los chicharrones de ballena con que alimentaban el fuego, las cuales se elevaban a la altura de la coña, resplandeciendo en las aguas y dándoles el aspecto de una inmensa llanura encendida.

Aquellas embarcaciones bordeaban como la nuestra para no alejarse de la isla, y se cruzaban en todas direcciones, precedidas de enormes columnas de humo que salían de sus hornillos.

La Luna mezclaba sus pálidos rayos con los móviles llamas de los buques que surcaban las flotas.

Su fosforescencia daba más realce a aquel cuadro pintoresco. Una multitud de albatros, atraídos por el olor del pescado, median los aires de una a otra

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

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

## ACADEMIA TEORICO-PRACTICA PREPARATORIA

PARA EL INGRESO EN LOS CUERPOS DE

## CORREOS Y TELEGRAFOS

DIRIGIDA POR

### DON TOMAS SANCHEZ PACHECO

OFICIAL PRIMER DE LA DIRECCION GENERAL DE CORREOS Y TELEGRAFOS

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

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

PREPARACION COMPLETA: Externos, 30 pesetas por mensualidades adelantadas.—Internos, 155 pesetas por todos conceptos, con inclusión de las asignaturas de Francés 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

Oficir a 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.—Fábrica que posee esta Compañía: Astilleros de Barrow-in-Furnes (antes Naval Constncción and Armaments C.º Ltd. at Asrow-in-Furnes); fábrica de aceros, cañones, 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 C.º Ltd. Placencia-Guipúzcoa-España) fábrica de cartuchos metálicos de Pirmingham; fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stckholm (Suecia); laboratorio de cartuchería en Dartford; fábrica en North Knot, para proyectiles; polígonos de Eskmeala y Eynsford.—Buques de guerra construídos en los Astilleros de Barrow-in-Furnes: «San Paulo», buque de combate de primera clase, de 19.200 toneladas y 23.500 caballos, para el gobierno brasileño; «Almirante Grau» y «Coronel Bolognesi», cruceros tipo de «Scout», clase de 3.200 toneladas y 14.000 caballos, para el gobierno peruano; «Burik», crucero de primera clase, de 15.200 toneladas y 19.700 caballos, para el gobierno ruso; «Katori», buque de combate de primera clase, de 15.950 toneladas y 16.000 caballos, para el gobierno japonés; «Mikasa», buque de combate de 15.200 toneladas y 15.000 caballos, para el gobierno japonés; «Libertad», buque de combate de primera clase, de 11.800 toneladas y 12.500 caballos, para el gobierno chileno (comprado por el gobierno inglés). Cambiado de nombre se llama «Triumph». Por el gobierno inglés: «Natal», crucero de primera clase, de 13.550 toneladas y 23.500 caballos; «Sentinel» y «Ski nuscher» crucero tipo de «Scout» clase de 2.900 toneladas y 17.000 caballos; «Dominion», buque de combate de 16.350 toneladas y 18.000 caballos; «King Alfred», crucero de primera clase, de 14.100 toneladas y 30.000 caballos; «Vengeance», buque de combate de primera clase, de 12.950 toneladas y 13.500 caballos; «Hogue», crucero de primera clase, de 12.000 toneladas y 21.000 caballos; «Powerful», crucero protegido de primera clase, de 14.500 toneladas y 25.000 caballos; «Amphitrite», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 18.000 caballos; «Nioba», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 16.500 caballos. Buques mercantes construídos en dichos astilleros: «Empress of India», «Empress of China» y «Empress of Japan», 8.000 toneladas y 10.000 caballos. Además desde el año 1873 hasta la fecha, se han construído 70 buques de distintas clases.

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

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

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

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

Pídase BOLETIN con detalles y vístese 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 ptas.  
PROVINCIAS... Trimestre... 5,00 »  
Semestre... 10,00 »

TARIFA DE ANUNCIOS

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

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

## Servicio al Brasil y Río de la Plata

por los nuevos y rápidos vapores

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

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

Salidas de Barcelona cada veinte días.

Agencia en Madrid: Sr. D. Gustavo Lospés, Zeluán, 14.

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

# Servicios de la Compañía Trasatlántica

## LINEA DE BUENOS AIRES

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

## LINEA DE NEW-YORK, CUBA, MEXICO

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

## LINEA DE CUBA-MEXICO

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

## LINEA DE VENEZUELA-COLOMBIA

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

## LINEA DE FILIPINAS

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

## LINEA DE FERNANDO POO

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

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

## LINEA BRASIL-PLATA

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



PROVEEDOR DE LA REAL CASA

## ¡¡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

