

Lacrimorio germánico

¿Por qué lloran tanto en los periódicos los germanófilos por las estrecheces del Tratado de Versalles, que propiamente parecen con esas lágrimas «papeles mojados» los diarios de gran circulación donde se insertan sus aspavientos? He ahí una pregunta que por sí sola revela el estado de alma de quienes, haciendo de «cocodrilos», llegan hasta el extremo de poner en ridículo aquel gran imperio alemán que durante los primeros instantes de la guerra parecía propiamente que se iba a poner por montera el globo terráqueo.

Nunca podía imaginarse situación tan bufa como la en que ponen a Alemania esos llorones que podían y debían pensar que lo requiere esa nación, ahora vencida y lacrimosa, no son lágrimas, más o menos humillantes y vergonzosas, sino espíritus cultivados y fuertes capaces de recuperar, por los caminos de la sana resignación las ventajas que no supieron obtener por la fuerza de las armas.

Las lágrimas germánicas no inspiran piedad, sino ira, porque bien se puede comprender que esos gimoteos son impropios de quienes proclamaban a sangre y fuego la hipótesis del triunfo alemán.

Recuérdense aquellas baladronadas de la supuesta entrada de los alemanes en París, precedidos por la descomulgada resonante victoria en la toma, también hipotética, de la plaza de Verdún, que resultó un desastre para los idólatras del militarismo germánico.

En sus mochilas guardaban los infelices soldados germánicos banderitas de colores, tarjetas postales, trofeos de guerra, fabricados por los ilusos comerciantes tudescos para que los supuestos vencedores y supuestos héroes las exhibiesen en el instante mismo de

su entrada en el territorio enemigo.

Toda esa farándula ha ido a parar al surco, porque la victoria la ha obtenido el adversario, quedando en situación tristemente cómica los jaleadores germánicos, que ahora se hartan de llorar «tanti cuanti» por la dura ley del vencedor. Ciertamente da mala idea ese repugnante espectáculo, impropio de pueblos viriles y de razas superiores.

Pero... así «va el mundo bimba mia», que diría un filósofo de la escuela italiana; y de tal modo se presentan en el escenario del desastre los que todo lo podían creer y todo lo podían esperar, menos que la victoria les volviese la espalda. Y... después de todo, ¿por qué han sido vencidos los alemanes, si no es por su ineptitud, su falsa organización, su deficiente política, sus malas armas y sus malas artes?

La guerra es la guerra; y en su actuación los alemanes han obtenido lo único que podían y debían alcanzar, dado su criterio erróneo en todo cuanto significaba la actuación militar de sus ejércitos y sus escuadras, dignos de mejor suerte. Alemania, ese gran pueblo de filósofos y de organizadores, ha resultado pésimamente militar, bufamente dispuesto para el espectáculo de la guerra.

Ha ido al desastre ese pueblo infeliz, por la farándula de sus generales, de sus políticos, de sus diplomáticos, que no veían claramente la realidad, que creyeron que iban a asustar al enemigo y que éste imploraría piedad al ver sus flamantes aprestos de guerra.

Esos generales, esos políticos, esos diplomáticos, son los que, no habiendo sabido sacrificarse ni vencer en la guerra, atruenan en los preliminares de la paz al mundo con sus suspiros, le aturden con sus quejas y procuran ablandarle con sus lágrimas. «Risum teneatis!»

Marítimas del Extranjero

Los astilleros americanos han quedado en libertad para contratar construcciones navales.

WASHINGTON, 14.—Un despacho recibido por el «World», de Nueva York, dice que se ha dado completa libertad a los astilleros americanos para aceptar contratos a cualquier condición o precio que juzguen conveniente.

Añade el despacho que el departamento de Navegación americano ha levantado todas las restricciones que hasta ahora obligaban a someter los contratos americanos con el Extranjero, para su aprobación, a dicho departamento.

Repatriación de marinos alemanes.—Dos mil oficiales y marineros regresan a Alemania.

WASHINGTON, 14.—El regreso a Alemania de unos 2.000 oficiales y marineros que tripulaban los buques alemanes de que se han incautado los Estados Unidos al entrar en la guerra, comenzará hacia el 1.º de julio.

Hasta ahora están alojados en el fuerte Mopherson.

La Liga de las Naciones

Una carta de Wilson

LYON, 14.—El presidente Wilson ha dirigido al presidente de la Unión para la Liga de las Naciones la siguiente carta en ocasión de la reunión que tendrá lugar el viernes en el Albert Hall:

«La firma del Convenio de la Liga de las Naciones es el primer acto formal que tiende al establecimiento de una Liga efectiva de las Naciones. Es de importancia vital que las generaciones presentes y futuras se compenetro en su significado y la sostengan en su espíritu más todavía que en sus artículos.

Una opinión pública que no esté al tanto, por parte de las naciones signatarias, del Convenio podría llegar a ser una amenaza permanente para la paz del mundo. La obra de regeneración del espíritu y de la voluntad de los pueblos asociados debe ser comprendida y seguida sin descanso, de manera que todos puedan ver cuán importante es el poder de la Liga para la promoción de la concordia y de la cooperación internacional en la Liga del progreso. La ocasión presente no tiene igual en la historia de la Humanidad. Creo saber que la Unión británica de la Liga de las Naciones tiene a sacar todo el partido posible entre los pueblos de las islas británicas y las colonias de Ultramar. Confío en que sus trabajos serán fructuosos y podrán estimular el espíritu de las Socie-

dades hermanas. Solamente por medio de un trabajo constante y el apoyo consciente la paz podrá quedar asegurada en todos los países asociados. No hay obra más noble ni más urgente»

LAS REGATAS

El programa de este año

SAN SEBASTIAN, 14.—Se han reparado los programas de las regatas que se celebrarán el próximo verano.

Las regatas de entrenamiento se verificarán los días 28 y 29 de junio.

El 3, 5, 6 y 8 de julio se disputarán la copa del Gran Casino y otros premios.

El 10, 12 y 13, copa del marqués de Cubas. El 20 de julio comenzarán las regatas internacionales, disputándose la copa de S. M. el rey, de S. M. la reina y de S. A. RR. los infantes D. Carlos y D. Fernando.

Los días 21 y 22, las copas de la reina Cristina y del presidente del Club Náutico.

El día 23, regatas de balandros de construcción nacional, para disputarse las copas del Gran Casino y del marqués de Fontalba.

El 25 se celebrará el campeonato de España entre las embarcaciones de la Federación Española de la Sociedad de remo.

Los días 26 y 27 se disputarán la copa de oro, regalo de S. M. el rey, y los días 30 y 31 de julio, y 2 y 3 de agosto, copa Yacht Club argentino.

Los días 9, 10 y 11 de agosto, copa del Club Cantábrico, y el 6 y 7 de septiembre, copa de S. M. la reina Cristina y un premio de su alteza la infanta doña Isabel, para yates patroneados por señoras.

EN EL PALACE HOTEL

Una exposición interesante

Se ha inaugurado en el Palace Hotel la Exposición de trabajos hechos en los campos de concentración de Alemania y Austria por los prisioneros de guerra belgas, franceses, ingleses, rusos e italianos.

A la inauguración asistieron sus majestades, que fueron recibidos por el comisario regio de la Cruz Roja, general Mille; el conde de Limpas, marqués de la Puebla de Rocamora, doctor Calatraveño y D. Juan Criado, de la Asamblea Suprema; una numerosa Comisión de la Junta de damas, el secretario de esta Junta, D. Domingo Salazar, y otras personas.

Examinaron sus majestades los 209 trabajos expuestos. Hay en ella acuarelas, esculturas, fotografías y dibujos a pluma y lápiz.

Los prisioneros han regalado estos artísticos trabajos a los delegados militares españoles que recorrieron los campamentos, y éstos, a su vez, al rey, quien los ha entregado a su vez a la Asamblea suprema de la Cruz Roja Española para que organizase con ellos una Exposición a beneficio de la simpática Institución.

Hay en la Exposición dos esculturas del inimitable escultor belga Ladril, rival de Rodin, que en tratándose en el campamento de Leger se valió para su obra de dos astillas de la calefacción.

También merecen anotarse dos jarrones, uno de rosas y otro de amapolas, pintados por un artista italiano y otro francés, al óleo, sobre un trozo de saco uno y sobre un trozo de arpillera de mochilas el otro.

Por último, figura en la Exposición la carta autógrafa que dirigió D. Alfonso a una niña francesa respondiendo a sus angustiosas súplicas por su padre, y otra carta, ésta dirigida a D. Alfonso por el poeta Edmundo Rostand.

La Exposición, que es digna de elogiarse, se verá muy concurrida y visitada.

Información de Marina

Resoluciones de personal

Cuerpo general.—Se conceden dos meses de licencia para asuntos propios al capitán de fragata D. Agustín Medina y Cibilo.

Nómbrese segundo comandante del «Cataluña», al de igual empleo D. Enrique Marra López.

Idem jefe del primer Negociado (campana) de la segunda sección del Estado Mayor Central al capitán de fragata don José María Butler.

Se dispone que el capitán de fragata D. Julián Sánchez Ferragut se encargue del destino de jefe del primer Negociado de la Jefatura de servicios auxiliares sin desatender su actual destino.

Nómbrese segundo comandante del «Pelayo» al capitán de fragata D. Francisco Núñez Quijano

Se dispone que el capitán de fragata de la escala de tierra D. Juan Antonio Ristory quede para eventualidades del servicio en el Apostadero de Cádiz.

Sanidad.—Nómbrese para el destino de la asistencia del personal de Marina en el Apostadero del Ferrol al médico primero D. Luis Pérez Carballa.

Estudios científicos del Mediterráneo

Una Comisión, formada por D. Odón de Buen, director del Instituto Español de Oceanografía y vocal de la Oficina central; por D. Rafael de Buen, secretario de la misma, y por D. Ignacio Fort y Morales de los Ríos, teniente de navío, ha sido designada para cambiar ideas con una delegación análoga italiana acerca de los estudios científicos del Mediterráneo, a cuyo efecto se reunirá en Roma en el presente mes.

VAPOR ENCALLADO

Tripulantes desaparecidos

WASHINGTON, 13.—El vapor alemán «Grafwalderse», ha encallado cerca de Songbeach.

Acució en su socorro el vapor «Patricio», consiguiendo salvar a 400 personas, entre las que se encontraban varios marinos heridos.

Varios tripulantes han desaparecido.

Telegramas de la costa

Huelga de cargadores

VALENCIA, 14.—A las siete de la tarde cesó la descarga del vapor «Segarra», que zarpó para Barcelona sin descargar todo el trigo que venía consignado a Valencia.

En el puerto continúa la paralización del tráfico.

Tres vapores que traían carga para Valencia marcharon a Barcelona y Tarragona.

Tampoco pudo cargar centenares de toneladas de fruta que había preparadas el vapor inglés «Adreson».

Las pérdidas son enormes. El vapor correo «Pinillos» ha dejado la valija, zarpando sin descargar.

Quinientos obreros se ofrecen a sustituir a los cargadores huelguistas

VALENCIA, 14.—Quinientos obreros jóvenes y fuertes se han ofrecido al gobernador para sustituir a los obreros huelguistas del puerto, constituyendo una Sociedad con toda clase de garantías para el comercio.

La Cámara de Comercio y otras entidades mercantiles se reunirán para tomar acuerdos, teniendo en cuenta los ofrecimientos del gobernador para ga-

rantir por todos los medios la libertad del trabajo.

Llegada de un trasatlántico

CADIZ, 13.—Procedente de la Argentina y Canarias, llegó el trasatlántico «Catalina».

Conduce 195 pasajeros para este puerto y 384 para Barcelona. Además fueron desembarcados aquí cuatro caballos para el rey.

Durante la travesía falleció el pasajero de tercera Ramón Barquera, cuyo cadáver fue sepultado en el mar.

El pasajero Victoriano Monforte, enfermo de neumonía gripal, fué desembarcado en Cádiz.

Esta tarde siguió el trasatlántico su viaje a Barcelona.

Accidente marítimo

BARCELONA, 14.—Ha llegado el vapor brasileño «Europa», trayendo a remolque la goleta danesa «Walkiria», a quien abordó en el golfo de León, aplastándola la popa.

Salvamento de un vapor

LAS PALMAS, 14.—Se ha conseguido poner a flote el vapor francés «Gers», que varó hace días en la costa de África, cerca de Río de Oro.

En la operación de salvamento intervinieron varios buques, entre ellos el patrullero francés «Hippo».

El vapor «Gers» conduce cargamento de judías y café.

El vapor «Catalina», con trigo para Barcelona

CADIZ, 13.—Procedente de Buenos Aires ha fondeado el vapor «Catalina», de Pinillos.

Seguirá a Barcelona, para donde lleva 3.000 toneladas de trigo y dos yeguas argentinas para el rey.

Incautación de un vapor alemán

VIGO, 14.—A las once de la mañana se arrió el pabellón alemán en el vapor germano de seis mil toneladas «Neuland», que está aquí refugiado desde que estalló la guerra europea.

En seguida se izó la bandera interaliada en la popa y la francesa en el palo mayor.

Las autoridades de Marina españolas dieron posesión del vapor a los marinos franceses.

El algodón que se hallaba a bordo fué depositado en los almacenes del puerto.

Todavía quedan dos vapores alemanes, de los cuales se incautarán también los aliados.

Entrega de un buque alemán al delegado francés

VALENCIA, 14.—Ha sido entregado al agregado naval francés el vapor alemán «Neidensfels».

Han fondeado en este puerto el acorazado francés «Justicio» y el torpedero «Commandant Riviera», procedentes de Colón y Gibraltar.

La venta de buques de vela

La Gaceta de ayer publicó un Real decreto cuya parte dispositiva dice así: Artículo 1.º Desde la publicación de este Real decreto en la Gaceta de Madrid, queda autorizada la venta al extranjero de los buques de vela menores de 500 toneladas.

Art. 2.º El propietario o vendedor de los buques a que se refiere el precedente artículo que hubiese obtenido prima por la construcción de los mismos, quedará obligado a devolver previamente al Estado las cantidades de que hace mención el art. 23 de la ley de 14 de junio de 1909.

Art. 3.º El ministro de Fomento resolverá las dudas que pueda ofrecer la aplicación de estas disposiciones.

Art. 4.º El Gobierno dará cuenta a las Cortes del presente decreto.

Después de la Fiesta de la Flor

La Junta de señoras del Real Patronato para tuberculosos pobres, encargada de la recaudación a favor de la Fiesta de la Flor, por orden expresa de S. M. la reina doña Victoria, da por conducto de la Prensa las más expresivas gracias al pueblo de Madrid por el éxito obtenido con su concurso en la referida recaudación; a las personas y entidades que han entregado donativos, a las señoras que han presidido las mesas petitorias, a las señoras que se han prestado tan generosamente postulando para tar caritativo cuanto humanitario fin, a los explotadores, así como también al personal del Banco de España, que desinteresadamente ha trabajado hasta las altas horas de la noche haciendo el recuento de las cantidades ingresadas en dicho establecimiento de crédito el día de dicha fiesta.

Como se siguen recibiendo donativos, no se ha podido publicar aún el resultado final de la recaudación, lo que se hará en breve.

Compañía Trasatlántica

El vapor LEGAZPY

de esta Compañía, saldrá, salvo contingencias, de Barcelona el día 10 del corriente mes de junio, el 11 de Valencia, el 13 de Málaga y el 15 de Cádiz, para Venezuela y Colombia.

NOTAS MARITIMAS

El precio de la tonelada en los Estados Unidos

En los Estados Unidos, acaso más que en ninguna otra nación, el precio de la tonelada de construcción ha subido durante la guerra en proporciones enormes.

Todavía en el año 1916 oscilaba el precio entre 50 dólares y 69, según la clase de barco.

Un «tramp» de las características ordinarias y 5.000 toneladas de carga se obtenía al primero de los precios indicados, un tanque de excelentes condiciones al de 64 dólares y un buque de carga de más 9.000 toneladas, de clasificación máxima y 12 millas de marcha, al de 69 dólares.

En el año corriente los precios a que se ha cotizado la tonelada de construcción oscila entre el límite mínimo de 185 dólares y el máximo de 225.

Son estas afirmaciones que transcribo de un informe de Mr. Hurley, presidente del Shipping Board. En tales condiciones el mercado, The Submarine Boat Corporation ofrece la construcción de cargueros de 12.000 toneladas al precio relativamente moderado de 149 dólares, mereciendo por la oferta aplauso caloroso Mr. Hurley.

Los rasgos generales de tales buques se describen en los siguientes: Máquinas Diesel. Eliminación de la madera en la construcción hasta el grado máximo posible, con el fin de limitar los riesgos de incendio.

Amplia instalación de cámaras refrigerantes para la conservación de provisiones. Tipo del barco, Shelter Deck. Clasificación en máxima del registro americano. Sistema de construcción transversal. Eslorra entre perpendiculares, 473 pies; manga, 62; calado, 28. De no instalarse máquinas Diesel, turbinas de 4.200 caballos en el eje, o máquinas alternativas de 5.000 caballos indicados, con calderas equipadas para quemar combustible líquido, tipo Scotch. Velocidad garantida, 12 millas. Acerca de la economía que implicaría en estos barcos el empleo del petróleo como combustible, se dice lo siguiente: En un viaje de 7.000 millas, la economía en peso del gasto con relación al carbón, sería de 800 toneladas, utilizables, por tanto, para aumentar la carga en igual cantidad. A un flete de 50 dólares tonelada, daría un ingreso de 40.000 dólares más que el flete del buque con combustible de carbón. El aumento del costo del combustible líquido sería de 3.500, quedando, en suma, un rendimiento superior de 37.500. Las toneladas de combustible para el recorrido de 7.000 millas, según los casos mencionados, serían las siguientes:

Con máquinas ordinarias y carbón	1.600 toneladas.
Idem id. y petróleo	800
Con máquinas Diesel	260

La resistencia a la marcha de los buques

Nunca ha podido resolverse el problema de la resistencia a la marcha de los buques por consideraciones puramente teóricas, ni para los buques ni para ningún objeto flotante. Cualquiera que sea su forma, es soluble este problema. Se aborda, generalmente, en términos especulativos, suprimiendo toda resistencia presional y toda cohesión entre las moléculas de los fluidos. En suma, se recurre a dos abstracciones: la de suponer al cuerpo flotante superficies perfectas y suponer al fluido «perfecto».

Como las superficies perfectas no existen, ni mucho menos, los fluidos ideales de perfectos calificativos, resulta que las fórmulas a que puede llegarse, mediante integraciones más o menos complicadas, algunas veces inabordable, y que por añadidura suponen una definición analítica o algebraica de la superficie cuya resistencia se investiga, son también otras tantas abstracciones que ni de indicio suelen servir de lo que en la realidad ocurre.

Nunca se hubiera resuelto este problema sin la base y ensayos en los tanques experimentales de modelos, aplicando a los resultados en ellos obtenidos las llamadas leyes de similitud. Un nuevo buque, con que tenga diferencias sensibles con otros ya probados, debe ser siempre objeto de experiencia para la determinación de su fuerza de máquina. Y, en rigor, fijadas las características esenciales del mismo, deben sus formas de adaptación a aquellas características ser objeto de ensayo en los tanques para determinar la de mayor rendimiento económico.

Por lo dicho, se comprende que en esta materia se está siempre en investigación continua y, como es natural, el resultado de la misma suele también ser una sorpresa continua. Así ha ocurrido con cierta forma adoptada y generalizada recientemente. La forma a que nos referimos se imaginó para facilitar la construcción y la rapidez de la misma, cosas ambas de vital importancia en las circunstancias presentes, en que es necesidad, cada día más grande del mundo, de recuperar el tonelaje perdido. Consiste la carena de tales buques en un cuerpo central casi rectangular, es de-

cir, de los lados aproximadamente verticales; fondos, prácticamente planos con muy leve inclinación a banda y banda de la quilla sobre la horizontal, y un matado o redondeo brusco y de gran curvatura en el pantoque o región que une los fondos y costados.

A tal cuerpo central, así constituido, siguen a proa y popa las partes corrientes con secciones de cuadernas y curvaturas de líneas de agua de la forma corriente que se enlazan sin transición brusca con las rectilíneas de la sección o cuerpo central.

Qualquiera de nosotros, al observar una carena u obra viva de esta naturaleza, tan diferente de aquella a que tenemos acostumbrado el juicio, el ojo, y hasta el sentimiento estético, hubiera dicho en el acto que su ensayo acusaría una mayor resistencia; que los buques que la adoptaran necesitarían de mayor fuerza de máquina para marcha igual, y que, en definitiva, las ventajas dimanadas de la mayor rapidez y facilidad de construcción serían más que compensadas con la necesidad de máquina mayor y de más gasto.

Pues bien; no ha sido así. Según se dice, si no han sido un éxito, no se han verificado los temores que indicamos.

Para los buques de carga ordinarios, estas formas han dado buen resultado sin aumento de resistencia.

Y excusado es decir que su aplicación a los buques de cemento está tan indicada, que si no fuera por otros motivos, se explicaría con ello las que se adoptan en estas embarcaciones, cuya factura, por diferir tanto de la ordinaria, suele muchas veces sorprendernos.

Entierro del doctor Tolosa Latour

Desde antes de las seis de la tarde la calle de Atocha estaba ocupada por infinidad de personas que acudieron a rendir al doctor Tolosa Latour el último homenaje.

Los pliegos de la portería se llenaron inmediatamente de firmas.

A las seis menos cinco minutos fué bajado a hombros el féretro del ilustre doctor. Colocósele en la carroza mortuoria, tirada por seis caballos y atestado por completo de coronas, entre las cuales figuraba una, hermosísima, ofrecida al insigne finado por el Centro de Hijos de Madrid.

En seguida púsose en marcha el fúnebre cortejo, al que precedía el clero parroquial con cruz alzada. Detrás de la carroza iban innumerables personas. La manifestación de duelo fué inmensa, sincera.

Figuraban en la presidencia el ministro de la Gobernación, el doctor D. Enrique Pla, el gobernador de Madrid, el Sr. Fau, en representación oficial del Centro de Hijos de Madrid, y D. Manuel y D. Rafael Tolosa, representando éstos a la familia del finado.

También acudieron representaciones numerosísimas de la Academia de Medicina, la Sociedad Española de Higiene, otros Centros médicos y culturales, el Consejo Superior de Protección a la infancia y otras muchas entidades en que el finado prestó siempre labor humanitaria y constante.

A la conducción del cadáver acudió la inconsolable viuda doña Elisa Mendoza Tenorio, quien con gran valor y fuerza de voluntad supo rendir este último tributo a su esposo.

Hubo también representaciones de los colegios de Santa Susana, Vallehermoso, La Paloma, etc.

El entierro fué por la calle de Atocha, Matute, Santa Ana, Príncipe, Cuatro Calles, Carrera de San Jerónimo y Puerta del Sol.

Al pasar el cortejo frente al edificio del Centro de Hijos de Madrid, desde los balcones de éste, que se hallaban revestidos de colgaduras negras, los niños y niñas de las clases del Centro arrojaron infinidad de flores sobre la carroza mortuoria.

Esperaba a la comitiva, en representación de dicha Sociedad, una Comisión formada por D. Facundo Dorado, D. Vicente Millán, D. Juvenio Morales, don Gaspar Cebrián, Tortosa y gran número de socios, los cuales se sumaron al cortejo que siguió por la calle del Arenal hasta la de Arrieta, donde despidióse el duelo a la puerta de la Real Academia de Medicina.

Algunas personas acompañaron el cadáver hasta la Sacramental de San Justo, donde recibió el cadáver cristiana sepultura.

¡Repose en paz el finado, aquel que en vida fué modelo de laboriosidad y honradez!

Fiesta de promoción

Se nos ruega hagamos llegar a noticia de los interesados, que los jefes y oficiales de la cuarta promoción de Infantería que hayan de asistir a la fiesta que el 18 ha de celebrarse en Toledo, deberán participarlo antes del 16 a alguno de los miembros de la Comisión con destino en el Ministerio de la Guerra.

NOTAS MUNICIPALES

La sesión de ayer

Se abre a la hora de costumbre, bajo la presidencia del Sr. Garrido

En memoria

El alcalde dedica frases muy sentidas en memoria del ilustre doctor Tolosa Latour, considerándole como hijo predilecto de la villa; solicita conste en acta el sentimiento del Concejo, y así se aprueba por unanimidad, como asistir al entierro en corporación.

La zona de recreo del Parque de Madrid

El Sr. Sáinz de Baranda explica su actitud en este asunto; dice que en un principio era partidario de la proposición del Sr. Bargañés, dejándose llevar de la sugestión; hoy se pronuncia por el dictamen en que se propone se adjudique al Sr. Abad, por estimar la proposición de dicho señor más beneficiosa a los intereses madrileños; analiza a este efecto todos los pliegos presentados en el concurso.

Los señores Tato y Corona exponen la actuación de la Comisión que emitió dictamen.

El Sr. García Vinuesa opina que desde el punto de vista económico puede ser beneficiosa la proposición del señor Abad, pero que desde el punto de vista artístico le parece más conveniente la del Sr. Bargañés.

El Sr. Silva recuerda que el Retiro perteneció al Estado, habiendo sido solamente cedido al Ayuntamiento con determinadas condiciones, y según éstas, no puede autorizarse la construcción de ciertos edificios indicados por el señor Bargañés en su pliego.

El Sr. Revenga combate también a dicho señor y dice que el proyecto de teatro que ofrece es poco artístico y de gusto de Tarrasa; no va firmado por ningún arquitecto y no reúne, por tanto, garantías suficientes, mostrándose partidario de la adjudicación al Sr. Abad.

Se presenta una enmienda firmada por los señores Serrán, Noguera y Calzado, en la que se propone se adjudique la zona de recreo al Sr. Bargañés; la defiende uno de los firmantes, el Sr. Noguera, y después de explicar su voto los señores Saornil, marqués de Villabrágima y Barranco, se pone a votación otra enmienda del último de dichos ediles, en la que se propone se declare desierto el concurso y se den sólo conciertos por la Banda Municipal; es desechada por ocho votos contra diez y siete, pasándose a votar la del Sr. Noguera, que corre la misma suerte, y aprobándose, por último, el dictamen en que se propone la adjudicación al mencionado señor Abad.

Las obras del Metropolitano

Al dictamen proponiendo se informe favorablemente a la superioridad la declaración de utilidad pública solicitada para las obras del Metropolitano, con las reservas de derechos y facultades al Ayuntamiento, es presentada una adición del Sr. Noguera para garantizar los derechos indicados.

Intervienen los señores Gabilán y García Cernuda, quienes enumeran la desconsideración de todas las Empresas tranviarias con el Ayuntamiento y pueblo de Madrid.

El alcalde pronuncia atinadas frases confirmatorias de lo expuesto, y después de intervenir el presidente de la Comisión, Sr. Fraile, queda aprobado el dictamen con la adición.

La apertura de una calle

Después de impugnarlo el Sr. Noguera y defenderlo por la Comisión el señor Aguilera, queda aprobado un dictamen proponiendo la apertura de la calle de Fernández de los Ríos, entre las de Vallehermoso y Magallanes, y la avenencia concertada con el Obispo para poder realizar dicha apertura.

La exposición canina

Se autoriza a las Sociedades de cazadores y fomento de la raza canina para celebrar su exposición durante el mes de mayo próximo; se aprueban los demás asuntos del orden del día, de escaso interés, y se levanta la sesión.

¿Caducidad de concesión?

Como acaso el Ayuntamiento se vea obligado a declarar la caducidad de la concesión otorgada en 1903 para la utilización de la vía pública con una tubería de conducción de agua que surte a varios particulares e industriales del paseo de Ronda, tejares de Sixto y de don Julián Pérez, pasaje de Indalecio, ronda de Vallecas, calles de Granada y Abtao, camino viejo de Vicálvaro, Cabanillas, Colonia Fritz y Puente de Vallecas, por no cumplir los actuales dueños de dicha tubería con lo que determina la base quinta de la concesión, puesto que no se repara ni atiende en debida forma, con perjuicio manifiesto, por las fugas de agua que se producen de las calles que atraviesa, se previene a los usuarios contratantes de dicho servicio para que, llegado el caso de que se vean privados de él, sepan a quién deben atribuir el perjuicio que se les irroge.

FIESTAS POPULARES

La verbena de San Antonio

A pesar de que la verbena que se celebra en la calle de la Princesa es anterior a la de San Antonio, ésta será siempre «la primera verbena». Anteanoche empezó la tradicional fiesta en el pintoresco lugar de San Antonio de la Florida, y como, según frase vulgar, «el tiempo convidaba», allí fueron multitud de personas de todos los sexos, edades y clases sociales a gozar tranquilamente de la esplendidez de la noche.

Los «tios vivos», los columpios, la ola giratoria, los puestos de «torraos», ave llanas y churros, los pim-pam-pum, las rifas... todos esos lugares de esparcimiento eran continuamente asaltados por los verbeneros.

El mujerío era verdaderamente dislocante; muchas de las hermosas madrileñas ostentaban el clásico mantón de Manila.

Los devotos de Terpsicore se despa-charon a su gusto; no cesaban de oírse los sonos de los organillos, y los schotis, habaneras, «fox-trots» y pasodobles se sucedían sin interrupción.

Indudablemente, es esta verbena una de las más alegres y características; a ello contribuye, en lugar preeminente, el sitio donde se celebra, sitio que nos añora muchas cosas pasadas de las que ahora no hablaremos para evitar la molestia a los antimadrileñistas, que nos llaman fanáticos del goyismo, con sendos arañazos, que ellos creen que nos hieren, y lo más que nos producen es risa.

La noche transcurrió con toda tranquilidad, y conforme avanzaba, era mayor la afluencia de gente; los tranvías salían de la Puerta del Sol completamente llenos, y al llegar a San Antonio de la Florida se desbordaban, depositando en el lugar de la fiesta toda aquella masa humana, alegre y cascabelera.

Los coches y automóviles, en muchos de los cuales predominaba el elemento femenino, se veían obligados a marchar al paso ante la enorme afluencia de personas que habían acudido a la verbena.

No hubo incidentes desagradables que lamentar, lo cual prueba plenamente que el pueblo madrileño no es, como dicen algunos desagradecidos—por no llamarles de otra manera—una sucursal del Rif.

EL MITIN DE ANTEAYER

En pro del Magisterio

Debido a la iniciativa de nuestro querido amigo D. Angel Herrera, director de *El Debate*, ha tenido lugar, en el teatro Alvarez Quintero, y en pro del Magisterio Español, un acto público de verdadera importancia y que reseñamos a continuación.

Hicieron uso de la palabra los señores Almazán, Martínez Page, Alfaro y Herrera (D. Angel), director de *El Debate*, los cuales expusieron las aspiraciones del Magisterio.

Después se aprobaron por aclamación las conclusiones siguientes:

Primera. Equiparación del Magisterio a los demás Cuerpos de funcionarios del Estado.

Segunda. Creación de escuelas en número suficiente para atender al censo de población escolar y habilitación de locales con condiciones higiénicas y pedagógicas.

Tercera. Pago de atrasos y especialmente de la gratificación de adultos correspondiente a diciembre y abril últimos.

Cuarta. Colocación de interinos.

Quinta. Representación del Magisterio en los Cuerpos colegisladores y Real Consejo de Instrucción pública.

Sexta. Que se oiga a las Asociaciones profesionales al reformar el estatuto del Magisterio.

Séptima. Concesión de pensiones para visitar escuelas dentro de España.

Los maestros señores Calleja, Alfaro, Pérez Martín, Fraga, Fournier, Mazarío, Laborda y Almazán, presididos por el Sr. Herrera, fueron recibidos, a las cinco de la tarde de ayer, por el ministro de Instrucción pública, Sr. Silió, a quien hicieron entrega de las conclusiones aprobadas en el mitin.

El ministro manifestó a la Comisión que le preocupan especialmente las cuestiones pedagógicas, afirmando que no era justa la retribución que actualmente perciben los maestros y que está convencido de que hay que dotar al Magisterio cual merece.

Por último, expuso su deseo de crear cuantas escuelas se necesitan, pero que, de momento, no podrán crearse todas por falta de personal.

Después pidió a la Comisión que le presenten un estudio sobre los principales problemas que a la escuela y al maestro se refiere.

Colonización y repoblación interior

Con atento besalamano del secretario general de la Junta central hemos recibido el Boletín de ésta correspondiente al primer trimestre del año actual, cuyo texto es el siguiente:

SUMARIO

Diego Arias de Miranda: Origen y objeto de esta publicación.

Vizconde de Eza: Importancia de la colonización en España.

Conde de los Andes: El problema agrario andaluz.

Francisco Mora: Aspecto social de la vigente ley de colonización.

Pedro de Avila: La colonización interior y los montes públicos.

Angel de Torrejón y Boneta: Notas relativas a la cuestión agraria en Andalucía.

Paulino Arias: La parcelación de los grandes predios de la comarca jerezana y la cuestión social.

Federico Gómez Clemente: La colonia del «Mongó».

Rafael Escrivá de Romani: La colonización en la región Noroeste de España.

Ernesto de la Loma: Leyes sobre colonización. Noticia acerca de las que ri-

gen e indicaciones relativas a su forma y aplicación.

Miscelánea.
Todo lo bueno que pudiéramos decir de la nueva publicación, a la que damos la más sincera enhorabuena y la deseamos larga vida, lo expresan con claridad los nombres y temas que van en el sumario, por lo que nos consideramos relevados de lo que no sea la reiteración de la merecida enhorabuena.

NOTAS DE GUERRA

Supernumerario

Se deja sin efecto la excepción del párrafo segundo del artículo sexto de la Real orden de 23 de abril de 1914, que prohibía el pase a la situación de supernumerario de los jefes y oficiales con destino en Africa.

Pasa a supernumerario sin sueldo el comandante de Infantería D. Enrique Cortiles.

Profesorado

Se anuncia concurso para proveer una plaza de capitán profesor en comisión en la Academia de Artillería.

Licencia

Se concede quince días de licencia para París al capitán de Ingenieros don Antonio Fernández Bolaño.

Asenso

Se concede el empleo inmediato al alférez (E. R.) de Ingenieros D. Felipe Fernández Martínez.

Cruces

Se concede la cruz y placa de San Hermenegildo al auditor general de Ejército D. Francisco Javier Ugarte, al coronel de Infantería D. Guillermo Wesolowski, al comandante de Intendencia D. Miguel Martín y al capitán de Infantería de Marina D. Marcelino Ramos, y la cruz al teniente de Carabineros don Ramón Alonso.

Notas políticas

En la Presidencia

A las doce y cuarto habló hoy con los periodistas el Sr. Maura en la Presidencia, diciéndoles que el ministro de Fomento marchaba por dos días a Andalucía.

Le preguntaron la impresión que podía dar de las conferencias de estos días entre conservadores y mauristas, y contestó:

«Sobre esto nada quiero hablar porque ya se ha hablado mucho por ellos. Sólo diré a ustedes que el Consejo de ministros no se ha ocupado todavía de nada que guarde relación con esas conferencias.»

—Y de la ayuda de los conservadores, ¿no puede decirnos nada?

—Yo siempre he tenido, desde el primer momento, el convencimiento de que los conservadores habrían de ayudar al Gobierno para el cumplimiento de sus deberes.

Y no dió más noticias.

Más actas sucias

Ya asciende a 121 el número de actas protestadas que hay en el Tribunal Supremo.

Las últimamente llegadas son las de Gaucín, Campillos, Archidona, Coín y Málaga.

Noticia infundada

En tonos bastante duros se expresó ayer el Sr. Villanueva cuando fué interrogado por algunos de sus íntimos acerca de la noticia que estos días circuló de que continuaría presidiendo el nuevo Congreso.

El ilustre político liberal, exasperado por la pregunta, contestó:

—Es tan absurdo eso, que ni siquiera merece la pena de que yo lo rectifique.

Lo que dice el conde de Romanones

Con objeto de desvirtuar una información equivocada que transmitió a *La Veu de Catalunya* por telegrama su corresponsal en Madrid, hablando de ciertas manifestaciones que había hecho el señor conde de Romanones, tuvo que verse éste en la necesidad de dar ayer pública satisfacción a los periodistas.

Según el ex presidente del Consejo de ministros, las últimas elecciones de diputados en Barcelona no representan, ni muchos menos, un triunfo de los regionalistas. El hecho de que éstos hayan logrado salir diputados en una gran mayoría, no quiere decir que su doctrina política tenga ambiente en la Ciudad Condal, pues para echar por tierra tal suposición no hay más que volver la vista, muy poco, hacia atrás y ver la ruidosa derrota moral que acaban de experimentar con motivo de ciertos funestos sucesos.

Hablando de la actitud colectivamente adoptada por todos los jefes de las izquierdas, dijo que la labor obstruccionista que éstas tenían anunciada no era, como dice el corresponsal de *La Veu*, en contra solamente del Parlamento, puesto que esto sería infantil, sino en contra del Gobierno que le dió vida, puesto que el vicio de que adolecerán las Cámaras es un vicio de origen que existe desde antes de su alumbramiento.

Y refiriéndose a su actuación parlamentaria, terminó diciendo que está dispuesto a hablar con una «dianidad prudencial» sobre los motivos que le movieron a dejar el Poder.

—Mis palabras—dijo—han de estar sometidas a un ajuilatamiento; debo tener con ellas el cuidado que tienen los químicos con elementos venenosos, aunque no se trata de un caso de perjurio.

De toros

La de Beneficencia

Al fin se dió en nuestra catedral taurina, la que siempre es famosa corrida de Beneficencia, que por dos veces hubo de suspenderse en la presente temporada.

El acicate de la caridad, mezclado con la afición, y el sugestivo cartel, en el que brillaban los astros de primera magnitud coletudos, llevó a la plaza una multitud que sin reparar en precios y molestias, ni importarles un bledo la cerrazón del cielo, que amenazaba descargar sobre ella imponente tormenta, llenaba todas las localidades, ávida de saborear las filigranas que los prometían el arte incomparable de sus toreros favoritos.

Y, ¡vaya cómo estaba la plaza, adornada del modo que previenen los cánones, para esta fiesta!

Había en ella una colección de caras bonitas capaz de hacer tumbar de espaldas al mismísimo Casto José. ¡Qué mujerío! ¡Echaba humo! Vale más no acordarse, porque, de lo contrario, no hay reseña. Y... vamos allá.

El ganado eran cuatro bichos de Contreras (1) y otros cuatro de D. Vicente Martínez, que habían de entenderse con Josecito, Belmonte, Fortuna y Camará.

¿Que no era ésta la combinación? Cierto; pero como Sánchez Megías se hallaba todavía resentido del percauce sufrido en Algeciras, la Empresa nos colocó al bilbaíno por el éxito que éste obtuvo en la última bueyada.

Bueyada que a medias repitió ayer, no obscurte su fracaso, y que únicamente se explica a existir entre la Empresa y el ganadero un compromiso de acabar cuanto antes con esas reses de carreta, capaces de acabar con la paciencia del más benevolente en estas cosas.

Y las de ayer no desmintieron la casta, mereciendo su mansedumbre el honor de que a dos de ellas las tostaran la piel.

Tampoco los toros del Sr. Martínez, que en unión de los del Sr. Contreras fueron lidiados, dejaron bien puesta su bandera, pues que a excepción del corrido en primer lugar, que cumplió decentemente, los otros tres dejaron mucho que desear, hasta el punto que uno de ellos recibió sobre sus lomos el fuego que por clasificación le correspondía.

Ahora que no es lo mismo una corrida de mansos con Josecito que sin él. Porque, en el primer caso, uno no se da exacta cuenta de la mansedumbre de los bichos, gracias a la sabiduría, al dominio y arte supremo de este «chalo», capaz de sacar partido de donde no lo hay.

¿Que el segundo toro que le tocó era manso perdido? ¿Y qué?

No bien sonaron los clarines anunciando la suerte suprema, salió disparado hacia él, y más tiempo de rodillas que de pie, cogiéndole de los pitones para que embistiera, le obligó a tomar la muleta, realizando una de las faenas más valientes de su vida torera.

Igualeó al morlaco y, entrando mucho mejor de lo que acostumbraba, le colocó más de media en todo lo alto.

Mas todo esto resultó pálido, comparado con los dos pares de banderillas con que adornó este inmenso torero al último toro.

Invitado por Camará, y después de sufrir éste un revolcón serio al intentar cambiar, por entrar el bruto gazapeando, ordenó a uno de los suyos que le metiera un capote, y entonces, saliéndole al encuentro, le cambió un soberanísimo par, repitiendo, a petición del público, con otro archicolosalísimo al cuarteo. Partidarios y enemigos, puestos en pie, tributaron a tan gran artista la ovación que tal labor merecía.

El «trianero» fué digno de su bien cimentada fama en su primer toro. Medias verónicas sublimes; pases de pecho monumentales; molinetes admirables, y luego, media estocada en todo lo alto que hizo morirse de gusto al astado, provocando tan magistral labor ovaciones delirantes en el público.

En su segundo toro no fué ya Belmonte el fenómeno de siempre. A fuer de justicieros, y aunque sea con dolor, hemos de consignar que estuvo incierto, nervioso, realizando una faena vulgar y fea, atizando pinchazos con vueltas de cara, siendo dos veces desarmado, para concluir descabellando a la segunda vez, no sin antes largar a su enemigo media pescuecera barrenando.

Las cañas de antaño se volvieron lanzas, y los bochornos pitos sustituyeron a los aplausos.

Fortuna tropezó con dos mansos, pero acordándose de que a esta clase de ganado no hay más forma de torrearlos que pegándose a ellos, así lo hizo, y momentos tuvo en que se arrojó de tal forma que dejaba en pañales a una pareja de tango argentino.

Con el pinchó estuvo decidido, y el día que se le quite la costumbre de quedarse en la cara no le pasará lo que ahora, que no cobra nada más que medias estocadas.

De Camará no quisieramos hablar. Es una luz que se apaga no bien empezó a lucir. Cada día que pasa está más distanciado de los toros y más torpe. El último, como anteriormente digo, le pegó un susto al intentar cambiar un par de banderillas. ¿No veía, mi amigo, que en la forma que entró no había medio de salir airoso e ileso? Afortunadamente, la cosa no pasó de un varetazo por quedarse en la cuna. Ni con la capa, ni con la muleta, ni con el estoque, hizo nada de particular.

Con los palos, en primer término, Armillita, que colocó al tercero un par de valiente al sesgo, y después Sordo y Magritas.

MOVIMIENTO DE PUERTOS

Entrada y salida de barcos

EL DIA DE AYER

Cádiz Entradas.—El vapor «Cristina», de Sevilla, con carga general; «Leonora», de Vigo, con maderas; los veleros «Margarita» y «Ana María», de Huelva, con carga general.

Alcázar Entradas.—Vapores «Antreuckona», de Valencia, en lastre; «Cabo Prior», de Sevilla, y «Balear», de Málaga, los dos con carga general, y el velero «Joven Tomás», de Barcelona, con carga general.

Almería Entradas.—Vapores «Higuer», español, de Málaga, con diez pasajeros y carga general; «Barón Douglas», inglés, en lastre, para cargar; «Inés Cronstadt» y «Lisicisla», con carga general; «Lanuniera», inglés, de Génova, en lastre, para cargar mineral de hierro.

San Esteban Entradas.—El vapor «Marianela» y el velero «José Luis».

Bilbao Entradas.—El vapor «Clotilde García», de Santander; el «Euloo», de Avilés, con carbón; el pailebote «Juan Luis», de Gijón, con carbón; vapor inglés «Teinley», de Bayona, en lastre; vapor «Amelia», de Ribadesella, con carbón; remolcador «Aznar», con gabarra, de Gijón, con carbón; balandra «Ocoyo», de Plencia, en lastre; vapor «Juana», de Pasajes, en lastre; vapor «Nájera», de Gijón, en lastre; balandra «Nuevo Simón», de Bermeo, en lastre; vapor «Eugenita», de Gijón, en lastre, y «Ceferina», de Gijón, en lastre.

Valencia Entradas.—Vapores «Oiz», de Gijón; «Mar Rojo», de Nueva York; «Mallorca», de Palma; «Jorge Juan», de Barcelona; «Ibai Zuri», de Argel; «Barcelona», de Barcelona; veleros «Mora», de Ceuta; «Santa Bárbara», de Vinaroz; «Eloisa», de Barcelona; «Columbretes», de Tarragona.

Salidas.—Vapores «Barcelona», para la Habana; «Ibai Zuri», para Cette; «Ciérvana», para Alicante, y veleros «Vorignia», para Alicante, y «Vicente Ramón Montoro», para Vinaroz.

Tarragona Entradas.—El vapor español «Gloria», procedente de Cádiz, con carbón, para el ferrocarril del Norte; el «Arza-Mendi»; el francés, «Guynemer», y el velero español «Pedro».

Salidas.—Ha zarpado el velero español «Joven Elena», en lastre, para San Carlos de la Rápita.

Barcelona Entradas.—De Rotterdam, el vapor holandés «Pellas»; de Alicante, el «Torre Blanca»; de Mahón, el «Mahón»; de Cette, el «Sueca»; de Palma, el «Rey Jaime I».

Salidas.—Para Valencia, el «Jorge Juan»; para Cette, el «Mikeldi Chiki»; para Burriana, el «Gobernador»; para Marsella, el «Antofito» y el «Juan Granes»; para Cette, el «Carola»; para Palma, el «Rey Jaime I».

Vigo Entradas.—Vapores españoles «Sierra», procedente de Cardiff, con carbón; «Cabo San Sebastián», procedente de Villagarcía, con carga general. Veleros «Sota y Compañía», procedente de la Puebla del Caramiñal, en lastre; «Nuevo Rosario», procedente de Sanxenjo, con madera; «Marin», procedente de Bayona, con madera.

Salidas.—Vapores españoles «Aragón», para Barcelona, con carga general; «Laguardía», para Camposanto, en lastre. Veleros «Sota y Compañía», para Caramiñal; «Nuevo Rosario», para Sanxenjo; «Marin», para Bayona; «Sofía», para Bayona; «Antonia», para Marin; «Providencia», para Villagarcía. Todos en lastre.

Alcázar Entradas.—El vapor «Cristina», de Sevilla, con carga general; «Leonora», de Vigo, con maderas; los veleros «Margarita» y «Ana María», de Huelva, con carga general.

Almería Entradas.—Vapores «Higuer», español, de Málaga, con diez pasajeros y carga general; «Barón Douglas», inglés, en lastre, para cargar; «Inés Cronstadt» y «Lisicisla», con carga general; «Lanuniera», inglés, de Génova, en lastre, para cargar mineral de hierro.

San Esteban Entradas.—El vapor «Marianela» y el velero «José Luis».

Bilbao Entradas.—El vapor «Clotilde García», de Santander; el «Euloo», de Avilés, con carbón; el pailebote «Juan Luis», de Gijón, con carbón; vapor inglés «Teinley», de Bayona, en lastre; vapor «Amelia», de Ribadesella, con carbón; remolcador «Aznar», con gabarra, de Gijón, con carbón; balandra «Ocoyo», de Plencia, en lastre; vapor «Juana», de Pasajes, en lastre; vapor «Nájera», de Gijón, en lastre; balandra «Nuevo Simón», de Bermeo, en lastre; vapor «Eugenita», de Gijón, en lastre, y «Ceferina», de Gijón, en lastre.

Valencia Entradas.—Vapores «Oiz», de Gijón; «Mar Rojo», de Nueva York; «Mallorca», de Palma; «Jorge Juan», de Barcelona; «Ibai Zuri», de Argel; «Barcelona», de Barcelona; veleros «Mora», de Ceuta; «Santa Bárbara», de Vinaroz; «Eloisa», de Barcelona; «Columbretes», de Tarragona.

Salidas.—Vapores «Barcelona», para la Habana; «Ibai Zuri», para Cette; «Ciérvana», para Alicante, y veleros «Vorignia», para Alicante, y «Vicente Ramón Montoro», para Vinaroz.

Tarragona Entradas.—El vapor español «Gloria», procedente de Cádiz, con carbón, para el ferrocarril del Norte; el «Arza-Mendi»; el francés, «Guynemer», y el velero español «Pedro».

Salidas.—Ha zarpado el velero español «Joven Elena», en lastre, para San Carlos de la Rápita.

Barcelona Entradas.—De Rotterdam, el vapor holandés «Pellas»; de Alicante, el «Torre Blanca»; de Mahón, el «Mahón»; de Cette, el «Sueca»; de Palma, el «Rey Jaime I».

Salidas.—Para Valencia, el «Jorge Juan»; para Cette, el «Mikeldi Chiki»; para Burriana, el «Gobernador»; para Marsella, el «Antofito» y el «Juan Granes»; para Cette, el «Carola»; para Palma, el «Rey Jaime I».

Vigo Entradas.—Vapores españoles «Sierra», procedente de Cardiff, con carbón; «Cabo San Sebastián», procedente de Villagarcía, con carga general. Veleros «Sota y Compañía», procedente de la Puebla del Caramiñal, en lastre; «Nuevo Rosario», procedente de Sanxenjo, con madera; «Marin», procedente de Bayona, con madera.

Salidas.—Vapores españoles «Aragón», para Barcelona, con carga general; «Laguardía», para Camposanto, en lastre. Veleros «Sota y Compañía», para Caramiñal; «Nuevo Rosario», para Sanxenjo; «Marin», para Bayona; «Sofía», para Bayona; «Antonia», para Marin; «Providencia», para Villagarcía. Todos en lastre.

Alcázar Entradas.—El vapor «Cristina», de Sevilla, con carga general; «Leonora», de Vigo, con maderas; los veleros «Margarita» y «Ana María», de Huelva, con carga general.

Almería Entradas.—Vapores «Higuer», español, de Málaga, con diez pasajeros y carga general; «Barón Douglas», inglés, en lastre, para cargar; «Inés Cronstadt» y «Lisicisla», con carga general; «Lanuniera», inglés, de Génova, en lastre, para cargar mineral de hierro.

San Esteban Entradas.—El vapor «Marianela» y el velero «José Luis».

Bilbao Entradas.—El vapor «Clotilde García», de Santander; el «Euloo», de Avilés, con carbón; el pailebote «Juan Luis», de Gijón, con carbón; vapor inglés «Teinley», de Bayona, en lastre; vapor «Amelia», de Ribadesella, con carbón; remolcador «Aznar», con gabarra, de Gijón, con carbón; balandra «Ocoyo», de Plencia, en lastre; vapor «Juana», de Pasajes, en lastre; vapor «Nájera», de Gijón, en lastre; balandra «Nuevo Simón», de Bermeo, en lastre; vapor «Eugenita», de Gijón, en lastre, y «Ceferina», de Gijón, en lastre.

Valencia Entradas.—Vapores «Oiz», de Gijón; «Mar Rojo», de Nueva York; «Mallorca», de Palma; «Jorge Juan», de Barcelona; «Ibai Zuri», de Argel; «Barcelona», de Barcelona; veleros «Mora», de Ceuta; «Santa Bárbara», de Vinaroz; «Eloisa», de Barcelona; «Columbretes», de Tarragona.

Salidas.—Vapores «Barcelona», para la Habana; «Ibai Zuri», para Cette; «Ciérvana», para Alicante, y veleros «Vorignia», para Alicante, y «Vicente Ramón Montoro», para Vinaroz.

quiere autorización del jefe del Museo y podrá utilizarse de diez a trece, los domingos, de diez a trece.

Museo de Ciencias Naturales (paseo de Recoletos 20), de ocho a cat ree (la consulta de las obras de Zoología, Mineralogía y Geología puede hacerse en el nuevo local del Museo Palacio de la Industria y de las Artes (Hipódromo)

LA BOLSA

Table with columns: AL RES Y GIROS, Día 11, Día 12. Includes sections for 4 por 100 Interior, 4 por 100 Exterior, 4 por 100 amortizable, 5 por 100 amortizable (ant.), Obligaciones Tesoro, Cédulas, Acciones, and Moneda extranjera.

Noticias

Una Comisión del Cuerpo de Prisioneros ha visitado al director general, señor marqués de Pidal, en solicitud de una condecoración civil para el director de la prisión celular de esta corte, don Eduardo Méndez González, por sus trabajos al frente de la Comisión gestora del Cuerpo.

Ha contraído matrimonio, en la iglesia parroquial de la Concepción, de esta corte, la bellísima señorita María Diez Alonso, hija de nuestro querido amigo D. Antonio, con el joven ingeniero don Luis Escobedo.

Bendijo la unión el Ilmo. Sr. D. Ramón del Toro, capellán de honor de Su Majestad, pronunciando una hermosa plática alusiva al acto, y actuaron de padrinos, por parte del novio, el ilustre comediógrafo D. Joaquín Álvarez Quintero y los Sres. Bengoechea, y por parte de la novia, los Sres. Domínguez López, Diez (D. T.) y Normendiano.

La numerosa concurrencia fué obsequiada en casa de Molinero con un espléndido «lunch».

Los nuevos esposos recibieron infinitas felicitaciones, partiendo para varias provincias del Norte, donde se proponen pasar la luna de miel.

Deseámosles infinitas venturas.

BIBLIOTECAS PUBLICAS

Horario en otoño, invierno y primavera de las Bibliotecas de Madrid, servidas por personal del Cuerpo facultativo de archiveros, bibliotecarios y arqueólogos:

Real Academia Española (Felipe IV, 2, de nueve a doce (por estarse verificando obra).

Jardín Botánico (plaza de Murillo), de ocho a catorce.

Ministerio de Hacienda (le-lá, 7 y 9), de nueve a trece y de quince a diecisiete.

Biblioteca del Real Conservatorio de Música y Declamación, de ocho a catorce

de ocho y treinta a catorce y treinta; los Domingos, de diez a trece

Sociedad Económica Matritense (plaza de la Villa), de doce a dieciocho.

Biblioteca Nacional (paseo de Recoletos, 20), de nueve a dieciocho, y los domingos, de diez a trece.

Biblioteca Popular del distrito de la Inclusa Ronda de Toledo, 9), de dieciséis a veintidós y los domingos, de diez a trece.

Biblioteca Popular del distrito de Chamberí (paseo de Ronda, 2), de dieciséis a veintidós, y los domingos, de diez a trece

Facultad de Derecho (San Bernardo, 59), de ocho a catorce, y los domingos, de diez a doce.

Facultad de Farmacia (Farmacia, 2), de nueve a doce y de catorce a diecisiete.

Facultad de Filosofía y Letras (Toledo, 45)

Real Academia de la Historia, de nueve a trece y de quince a diez y siete.

Archivo Histórico Nacional (paseo de Recoletos, 20), de ocho a catorce.

Escuela Superior de Arquitectura (Estudios, 1), de ocho a doce y de catorce a diez y siete.

Escuela industrial (San Mateo, 5), de diez a trece y de diecisiete y treinta a veinte y treinta; los domingos de diez a doce.

De la Escuela de Ingenieros de Caminos calle de Alfonso XII, núm. 8; de seis a doce

Escuela de Sordomudos y ciegos (paseo de la Castellana, 163, de catorce a veinte.

Escuela de Veterinaria (Embajadores, 70), de nueve a quince.

Facultad de Medicina (Atocha, 104 y 106), de

diez a trece y de quince a dieciocho; los domingos, de diez a doce.

Del Jardín Botánico, plaza de Murillo; de nueve a doce y de las quince a las diez y siete.

Instituto Geográfico (Atocha, 1) de ocho a catorce.

Naval, plaza de los Ministerios núm. 7; de diez a trece.

Pedagógico, calle de Daoiz, núm. 7; de nueve a diez y seis.

Armería Real, plaza de la Armería; de diez a trece.

De Pesas y Medidas, paseo de Atocha; de nueve a trece.

Teatros

EL CARTEL PARA MAÑANA

ESPAÑOL.—A las seis, La princesa zingara y Sebastián «el marqués» o La verbena del Carmen y En el mundo todo llega. A las diez y tres cuartos, Sebastián «el marqués» o La verbena del Carmen y En el mundo todo llega.

CENTRO.—(Compañía de Ramón Peña).—A las seis y media, El elefante blanco. A las once, El elefante blanco

REINA VICTORIA.—A las seis y cuarto, Las verónicas y La tiziana.—A las diez y media, Las píldoras de Hércules.

APOLO.—A las cuatro y tres cuartos, El niño judío.—A las seis y tres cuartos, La flor del barrio. A las diez y tres cuartos, La flor del barrio.

NOVEDADES.—A las cuatro El viaje de la vida.—A las cinco y cuarto, Los cortijos.—A las seis y cuarto, El pollo Tejada.—A las siete y media, La pitusilla.—A las nueve y media, Zerlina.—A las diez y tres cuartos, El agua del Manzanares o Cuando el río suena... A las doce, La pitusilla.

CIRCO PARISH.—A las cinco y media de la tarde y diez de la noche, dos grandiosas funciones. En la función de la tarde, nuevos debates y toda Compañía de circo. En la función de la noche, variada función, y a las doce de la noche, séptima sección del campeonato de luchas greco-romanas; dos matches hasta resultado definitivo.

LA CATEDRAL DE LAS VARIEDADES. (Teatro de la Zarzuela).—D s grandes funciones: a las seis y media y diez y media, despedida de Maieroní, con un colosal programa. Exito colosal del arca de Noé, con cien animales vivos en escena. Transmisión y telepatía auto-sugestión.

KURSAAL DE LA MAGDALENA.—Musical hall de primer orden.—Grandes reformas e innovación del espectáculo. Importantes débuts. Secciones a las siete, nueve y media, diez y media y once y media. Entrada por el consumo.—Magdalena, 80.

EXPOSICION NACIONAL DE MEDICINA E HIGIENE.—Parque del Retiro. Todos los días, de diez a una y de tres a seis; jueves y domingos, conciertos por la banda de Ingenieros.

Sucesos

Los suicidas Un joven de diez y ocho años, llamado Antonio Carrizo, puso fin a su vida en un conocido restaurant de esta corte.

Este penetró en un reservado y pidió un vermut, y cuando le fué servido escribió una carta dirigida a una señorita, la envió a su destino y se disparó un tiro en la boca, matándose en el acto.

Sobre la mesa, junto al servicio, dejó 10 pesetas con destino al camarero.

El juez de guardia se personó en el lugar del suceso, ordenando el levantamiento del cadáver.

March y Samsón, Embajadores, 64. Teléfono M-1481

Servicios de la Compañía Transatlántica

LINEA DE BUENOS AIRES

Saliendo de Barcelona, de Valencia, de Málaga, y de Cádiz, para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires; emprendiendo el viaje de regreso desde Buenos Aires y de Montevideo.

LINEA DE NEW-YORK, CUBA, MÉJICO

Saliendo de Barcelona, de Valencia, de Málaga, y de Cádiz, para New-York, Habana y Veracruz. Regreso de Veracruz y de Habana con escala en New-York.

LINEA DE CUBA-MÉJICO

Saliendo de Bilbao, de Santander, de Gijón, y de Coruña, para Habana y Veracruz. Salidas de Veracruz, y de Habana para Coruña, Gijón y Santander.

LINEA DE VENEZUELA-COLOMBIA

Saliendo de Barcelona, de Valencia, de Málaga, y de Cádiz, para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife; Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico y Habana. Salidas de Colón para Sabanita, Curacao, Puerto Cabello, y La Guayra, Puerto Rico, Canarias, Cádiz y Canarias.

LINEA DE FERNANDO PÓO

Saliendo de Barcelona, de Valencia, de Alicante, de Cádiz para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma y puertos de la costa occidental de Africa.

Regreso de Fernando Póo haciendo las escalas de Canarias y de la 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, Santander y Bilbao, Canarias, Lisboa, Vigo Coruña, Gijón, Santos, Río Janeiro.

Además de los indicados servicios, la Compañía Transatlántica tiene establecidos los especiales de los puertos del Mediterráneo a New-York, puertos cantábricos a New-York y la Línea de Barcelona a Filipinas, cuyas salidas no son fijas y se anunciarán oportunamente en cada viaje.

Estos vapores admiten carga en las condiciones más favorables y pasajeros, a quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Todos los vapores tienen telegrafía sin hilos.

También se admite carga y se expiden pasajes para todos los puertos del mundo, servidos por líneas regulares.

Las fechas de salida se anunciarán con la debida oportunidad.

VICKERS, SONS AND MAXIM LIMITED

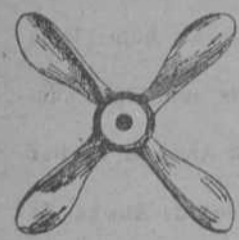
Oficina en Londres: 82, Victoria Street. S.W.—Constructores de buques de todas clases tanto de guerra como mercantes, máquinas marinas lindajes; artillería de todos calibres para Ejército y Marina, cañones de tiro rápido de los sistemas Vickers, Maxim, etc. ametralladoras y municiones.—Fábricas que posee esta Compañía: Astilleros de Barrow-in-Furnes (antes Naval construcción and Armaments C.º Ctd. at Assrow-in-Furnes); fábrica de aceros, cañones y blindaje de Scheffeld (River Bon Works); fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Erith y Crayford; fábrica 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 Stockolm (Suecia); laboratorio de cartuchería de fá-

brica en North Knot, para proyectiles; polígonos de Eskmeal y Eynsford.—Buques de guerra construidos en los Astilleros de di-Furness: «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 10.000 caballos, para el gobierno peruano «Burik», crucero de primera clase de 15.000 toneladas y 19.700 caballos, para el gobierno ruso; «Katori», buque de combate de primera clase de 10.950 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 primera clase de 11.807 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 pri-

mera clase de 13.550 toneladas y 23.500 caballos; «Sentinel» y «Skinuscher», 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; «Porwerful», crucero protegido de primera clase de 14.500 toneladas y 25.000 caballos; «Amphitrite», crucero protegido de primera de 11.000 toneladas y 15.500 caballos. Buques mercantes construidos en dichos astilleros: «Empress of India», «Empress of China» y «Empress of Japón», 8.000 toneladas y 10.000 caballos, Además, desde el año 1873 hasta la fecha se han construido 70 buques de distintos tipos.

The International Paint & Compositions C., Ltd

(Antes HOLZAPPELS LTD)

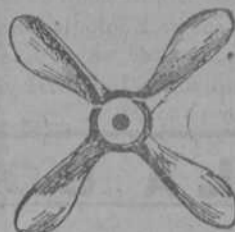


Pinturas submarinas para fondos de buques
Pinturas para las obras muertas y para uso general

Solos y exclusivos propietarios y fabricantes de la

PATENTE INTERNACIONAL

Es la composición más antimoluscosa que existe — Está usada por 11 Gobiernos y más de seiscientas Empresas marítimas y casas navieras.



Marca registrada

FABRICANTES DE LOS ESMALTES Y CONOCIDAS PINTURAS PREPARADAS "LAGOLINE"

Marca registrada

PATENTES AL COBRE PARA FONDOS DE BUQUES DE MADERA, PATENTE "NATIONAL", PATENTE "DAMBOLINE", (para carboneras y bodegas) BOOTTOP, y del sin rival LIMPIA METALES "ALADDIN"

Casa principal en LONDRES, 6, Broad Street Place, E. C. 2.

También casas en Glasgow, Liverpool, Cardiff, Génova, Copenhague, Nueva York y Odesa (Rusia)

Agencias y depósitos en todos los puertos donde hay dique

LLOYD DE ESPAÑA

Sociedad Anónima de Seguros marítimos, de Transportes y de Valores

Capital social: 1.000.000 ptas.



Domicilio social: Prim, 5, Madrid

Director Gerente:

D. Alberto Marsden

Esta Sociedad establece CUENTAS EN PARTICIPACION con todas las personas o entidades que lo soliciten, y en la cuantía que cada una fije de antemano. Con este nuevo sistema de operar ofrece, entre otras muchas ventajas, las siguientes:

A LOS ASEGURADOS

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

PARTICIPACION DIRECTA en cada negocio aceptado por la Sociedad y EN LA PROPORCION QUE FIJE EL INTERESADO.—LIQUIDACION MENSUAL DE LOS BENEFICIOS que correspondan a cada participante por los negocios realizados.

Facultad para inspeccionar en todo momento la Administración de la Sociedad.

Todo SIN DESEMBOLSO DE CAPITAL ALGUNO, y con el máximo de garantías y seguridad que permiten estas operaciones. Pídanse solicitudes y detalles en las Oficinas, Prim, 5, Madrid.

VAPORES CORREOS TRASATLANTICOS

DE

Pinillos, Izquierdo y C.ª, de Cádiz

SERVICIO AL BRASIL Y RIO DE LA PLATA por los nuevos y rápidos vapores

INFANTA ISABEL.....	de 10.000 toneladas (dos 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 a Montevideo y Buenos Aires, y los tres restantes realizan el mismo itinerario, con escalas en Santos a la ida y al regreso.

Salidas de Barcelona cada veinte días

Agencia en Madrid: Sr. D. Gustavo Lespes, Tetuán, 14

PARA INFORMES: Sus consignatarios.—En Barcelona, Sr. D. Rómulo Bosch y Alsina.—En Valencia, Sres. Requena e Hijos.—En Málaga Sra. Viuda de López Ortiz.—En Cádiz, Gerente de la Compañía San Agustín.

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.

VIAJES
ITINERARIOS
COMBINADOS
CON
Norte, Centro
Y
Sur América

Navigazione Generale Italiana
(SOCIETA RIUNITE FLORIO, RUBATTINO E LLOYD ITALIANO)
"LA VELOCE"

Barcelona: Sres. Parés y C.ª, Rambla de Santa Mónica, 18.
Madrid: Don Pedro Ramognino, Calle de Alcalá, núm. 47.

IBARRA Y COMPAÑIA

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 Ortegal, 1.453; Cabo Creus, 1.421; Cabo Prior, 1.026; Cabo Silleiro, 1.026; Itálica, 1.070; La Cartuja, 808; Triana, 748; Vizecaya, 831; Ibañabal, 742; Luchana, 895; 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.
Salida de Gijón para Sevilla cada diez días

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

MANUFACTURA MECANICA EIBARRESA

Escopetas finas de caza y tiro pichón

Victor Sarasqueta
PROVEEDOR DE LA REAL CASA
Eibar (Guipúzcoa)

(Premio de honor en la Exposición de Buenos Aires)

LA MEJOR MAQUINA PARA ESCRIBIR

Usad para escribir limpio la máquina

Comparad la escritura de la máquina

YOST
No tiene cinta

YOST
con todas las demás

Casa central: Barquillo, núm. 4.—Madrid

Azapardo & CA

Desembarques, Embarques, Aduanas y Fielatos

Cádiz, ESPAÑA

ZABALA Y ARANA

MALAGA

Depósito de carbones para consumo de buques, Carbones, Consignaciones, etc

Dirección telegráfica: **ARABALA**

Ansaldo - San Giorgio

Sociedad anónima
CAPITAL: LIRAS 22.000.000

Domicilio social: TORINO, Via Cuneo, 20.—Astilleros en SPEZIA (Muggiano)
Talleres mecánicos y fundición: TORINO, Via Cuneo, 20

ESPECIALIDAD EN LA CONSTRUCCIÓN DE Torpederos sumergibles y motores marinos de combustión como los que surte a las Armadas BRASILEÑA, BRITÁNICA, DANESA, ESPAÑOLA, ITALIANA, NORTEAMERICANA, PORTUGUESA, RUSA Y SUECA

Construcción de Buques de Guerra y Mercantes
Alistamiento y reparación de Buques
Motores de combustión, tipo Marino, para Buques de Guerra y Mercantes

ASTILLEROS
Correspondencia: Spezia (Italia)
Telegramas: Austoscafi-Pertusola
Teléfono: 228-276-Spezia

TALLERES MECÁNICOS Y FUNDICIÓN:
Telegramas: Mecanurgo-Torino
Teléfono: 247 2498 6501-Torino

Códigos: A B D (5th. Edic.) Laebers-Vestern Union.

MARTE

Compañía Portuguesa de Seguro

SEGUROS MARITIMOS

Capital: 2.500.000 pesetas

Dirección general para España: FRANCISCO TEROL Y JIMÉNEZ

TELÉFONO 8-1.676 € € € € €
APARTADO 855 € € € € €

Plaza de la Independencia, 9. - Madrid

Dirección telegráfica y telefónica: SEGUROS TEROL

Hijos de J. BARRERAS

INGENIEROS-VIGO

Constructores de buques. - Proveedores de la Marina de Guerra de España, de los Ministerios de Guerra, de Hacienda, de Fomento y de Estado.-Especialidad en vapores y lanchas para la pesca.

Más de 400 vapores procedentes de esta casa construidos para España, Portugal, Francia y África

Astilleros, talleres mecánicos de construcción, máquinas y calderas para la Marina
Fábrica de fundición, calderería, talleres de reparaciones de buques.

SE ENVIAN PRESUPUESTOS, PLANOS Y ESPECIFICACIONES A SOLICITARIOS