

Muy interesante

De «muy interesante» calificó el señor conde de Romanones al Consejo de ministros celebrado ayer, y nadie habrá que considere injusta la calificación: aun los que, bien hallados en su vida individual con las circunstancias actuales, son exageradamente optimistas se darán cuenta de la posibilidad, de la probabilidad, mejor dicho, de que las circunstancias cambien, y encontrarán «muy interesante» que los consejeros de la Corona se anticipen a la variación, la prevean y busquen remedios para el estado anormal a que fácilmente puede llegarse.

Aun dando por hecho que los optimismos tuviesen razón de ser, nadie negará ni la posibilidad de que la guerra, dificultando la vida de España, como la de todas las naciones, cada día más intensamente, nos lleve a situaciones más difíciles, y por consecuencia a la necesidad de adoptar medidas que nos defiendan lo mejor posible de los peligros de que la grave situación del mundo está preñada.

Pero hay más, y es que a nuestro juicio, que ya hemos expuesto en más de una ocasión, esos optimismos son absolutamente infundados, y sin que nuestra situación económica interna sea, ni mucho menos, tan grave como las circunstancias exteriores podían hacernos pensar, hay motivos para que tampoco podamos verlo todo de color de rosa.

Así, en el problema de los carbones, por ejemplo, ya que a él fue dedicada una gran parte del Consejo de ayer, es evidente que las circunstancias no son para España las mismas en que vivíamos antes de la guerra: España ahora necesita vivir de sus propios recursos, y es natural que sea necesario, consiguientemente, disponer de los recursos para la mayor y económicamente más aceptable utilización de esos recursos.

De ahí una complejidad de problemas que tocan a muy diversos sectores de la vida nacional y que, naturalmente, en todos ellos habrán de tener repercusiones importantes; de ahí la necesidad de disposiciones de Gobierno, que por fuerza habrán de ser reservadas hasta el momento respectivo de su ejecución, porque de otro modo no faltarían codicias que las desvirtuaran.

Este es precisamente otro de los aspectos del problema general: ahora mismo no ha faltado quien, sembrando la alarma para producir un aumento en los pedidos, y consiguientemente en los precios, ha afirmado la posibilidad de que Madrid careciese muy pronto del carbón vegetal que sus necesidades de vida doméstica requieren, y sin embargo, el abastecimiento está por ahora asegurado y ni siquiera cabe culpar a la falta de transportes de que el carbón no haya llegado más abundantemente a la corte: la causa ha sido una falta de inteligencia entre los productores y los encargados de abastecer el mercado, que sin duda no renunciaban a la ganancia mayor que merced a las circunstancias pensaban obtener.

Seguramente que el Gobierno adoptó ayer medidas que remedien esos males y de un modo indirecto habrán de impedir que se produzcan las restricciones en el consumo, y la mejor utilización de lo consumido, a los fines de una más ordenada economía nacional. Así, los acuerdos que se dice adoptados en relación con el tráfico ferroviario, en el sentido de amenazar el de viajeros para intensificar el de mercancías, sobre facilitar, naturalmente, los transportes y descongestionar así los puntos de producción, estableciendo una circulación más activa, disminuirá el gasto, y con él la posibilidad de que pueda, ni natural ni artificialmente, producirse escasez en el mercado.

Con tales medidas, que sucesivas y oportunamente serán aplicadas a los diversos artículos de primera necesidad, quizá se dé al país, en lo humanamente posible, la sensación de que la guerra no nos afecta o nos afecta poquísimo; pero sería absurdo creer a pie juntillas que es así y que nada ha hecho, hace ni ha de hacer el Gobierno para conseguir aquel resultado.

Con lo que antecede queda realmente contestado el Sr. González Besada, que en «El Liberal» de hoy publica un artículo en el que expone juicios que no están acordes con la realidad: sin duda escribió ese artículo antes de conocer el resultado del Consejo de ayer.

Dice el Sr. González Besada que el país esperaba un plan, que debió

ser trazado antes de pedir las autorizaciones concedidas.

Precisamente las autorizaciones responden a un plan, del cual son la necesaria y lógica consecuencia, destinado, según reiteradamente se ha dicho, a desarrollar diversas funciones en relación con problemas económicos urgentes y de otra naturaleza, y a ese desenvolvimiento se está ahora mismo dedicando el Gobierno, como lo prueba lo que antes decíamos y otros hechos en relación con las reglamentaciones de cerillas, cervezas, seguro de guerra, cargas de justicia y otros asuntos contenidos en la ley de Autorizaciones.

Únicamente cerrando los ojos a la realidad puede suponerse que no existe plan y que los ministros no trabajan ahora en su desarrollo.

La Reina en el Bazar del Obrero

S. M. la Reina doña Victoria hizo esta mañana su anunciada visita al Bazar del Obrero, el magnífico establecimiento benéfico que, bajo el patronato de las damas protectoras del obrero, y como Escuela de Aprendices, funciona en el paseo de los Pontones, núm. 23.

Doña Victoria llegó al Bazar a las once y media, acompañada de su dama particular, señorita de Loygorri, y del coronel Sr. Elornaga.

Esperaban a la augusta Soberana el ministro de Instrucción pública, Sr. Buñuel; el gobernador civil, Sr. Rosselló; el alcalde, señor duque de Almodovar del Valle; los condes de San Rafael y el cura párroco de la Almudena.

Con la condesa de San Rafael se encontraban muchas distinguidas damas de la aristocracia madrileña, entre las que recordamos a la duquesa de Santo Mauro, marquesa de Alhucemas, condesa de Cerrajería, vizcondesa de los Antrinos, doctora Arroyo de Múzquiz, y a las señoras y señoritas siguientes: María Victoria García Prieto, María Rosa San Miguel, Teresa G. Rosende, Josefa Mengayo, Carmen de Balenchana, Pilar Arias, Rosario de la Jara, Mariana de Reinoso, Angeles Martínez de Campos, Carmen Bermejillo, Joaquina Despujol y Consuelo del Arco.

La Reina visitó con todo detenimiento el salón de ventas y los talleres de carpintería, zapatería, ebanistería, talla y reparación de muebles antiguos, modelaje, tapicería, corte y confección.

En este último trabajan unas 50 mujeres.

Vio también doña Victoria la sección de bordado a máquina, establecida hace muy poco tiempo, y en la cual hay empleadas cinco mujeres.

El conserje del Bazar, Fructuoso Rodillo, que vestía el uniforme de cabo del Cuerpo de Inválidos, acercóse a la Soberana cuando ésta se encontraba en el salón de ventas, y le entregó, como recuerdo de su visita, una bandeja de plata.

También la condesa de San Rafael regaló a doña Victoria varios encajes y bordados hechos por las obreras del Bazar, que fueron muy elogiados por la augusta señora.

Los hombres que actualmente trabajan en el Bazar son 44, y los aprendices a quienes se proporcionan enseñanzas prácticas en consonancia con sus aficiones y aptitudes, 38.

Cuando la Reina abandonó el Bazar, después de haber firmado en un artístico álbum, fué calurosamente aclamada por el numeroso público que se agolpaba en el paseo de los Pontones, y que en su mayor parte estaba formado por obreros y mujeres del pueblo a los que ha llegado el influjo benéfico de la obra que, con tanto entusiasmo patrocina la condesa de San Rafael.

Los asistentes al acto tuvieron también frases de gratitud para el ministro de Fomento por haber decretado la incorporación al Estado, el 24 de Marzo del año último, del Bazar del Obrero, imprimiéndole carácter de Escuela de Aprendices, y otorgándole un apoyo oficial decidido.

La Junta tiene el propósito de dar durante el presente año un mayor impulso a la Escuela de Aprendices, procurando, a ser posible, triplicar el número de ellos. También desea que la Sección de Corte y Confección adquiera mayor desenvolvimiento, y al efecto se tiene ya casi constituida una Junta o Comité especial, compuesto de distinguidas y aristocráticas señoras, al frente del cual figurará la hija de un ex presidente del Consejo de Ministros, y cuyos nombres se darán a la publicidad oportunamente.

Asimismo se intenta llegar al establecimiento de lo que aún está en período de preparación en el extranjero: «la orientación profesional del aprendiz».

LUQUE MARAVER

Con motivo de cumplirse ayer el quinto aniversario de la muerte del malogrado, teniente coronel de Inválidos don Agustín Luque Maraver, hijo del actual ministro de la Guerra, se han dicho misas en memoria del alma del finado en la capilla del salón de Ayudantes del palacio de Buenavista.

Al recordar esta fecha reiteramos al general Luque y a su distinguida familia la expresión de nuestro pésame.

EL TEMPORAL

Inundaciones y grandes daños

EN SEVILLA

El Guadalquivir y el Guadaira, desbordados.—Servicios interrumpidos. Hundimientos.—La familia del señor Rodríguez de la Borbolla en peligro. En el barrio de San Bernardo.—Un hombre despedido por el viento.—En la Pirotecnia militar.

SEVILLA 7.—Las aguas del río se han desbordado por la parte de Guadaira, avanzando hasta las proximidades del cuartel de Artillería.

Cerca de la Costa de Tablada ha aparecido el cadáver de un hombre.

El Guadalquivir ha subido 45 centímetros, continuando la crecida.

Témese que las aguas penetren esta noche en el barrio de Triana.

La Comandancia de Marina ha puesto a la disposición del alcalde los botes de todos los buques surtos en el puerto.

Las comunicaciones telefónicas se hallan interrumpidas entre Sevilla, Utrera y Sanlúcar la Mayor.

Con Madrid se curso el servicio por Penafiel, con dificultad.

Se ha reunido el Concejo, concediendo al alcalde amplio voto de confianza para hacer frente a las circunstancias.

A la reunión asistieron el ingeniero provincial y los arquitectos municipales.

En la iglesia de San Marcos se ha hundido el abside, causando grandes daños en el retablo y el altar mayor, en objetos de extraordinario valor artístico.

No ocurrieron desgracias.

La iglesia se ha cerrado al culto.

La inundación del Guadaira anegó el camino de su nombre y el Prado de San Sebastián, quedando inundados todos los «chalets» situados en el último lugar mencionado.

El hotel Villa Ramona, donde vive el ex ministro Sr. Rodríguez de la Borbolla, quedó inundado. Todas las habitaciones del piso bajo tenían dos metros de agua.

El Sr. Borbolla y su familia se trasladaron al centro de la capital en carros, que les fueron enviados por el Ayuntamiento.

El gobernador, que fué a Villa Ramona al tener noticias de lo ocurrido, tuvo que llegar al «chalet» subido en la capota del carruaje, pues las aguas cubrían los asientos.

El cuartel de Ingenieros, situado en el Prado de San Sebastián, también se halla inundado.

Las aguas llegan hasta la Pasarela.

El tráfico entre el centro de la población y el barrio de San Bernardo se ha suspendido.

Entre los vecinos de dicho barrio, muy próximo al río Guadaira, el pánico es grande.

Muchas de sus calles están inundadas. La benemérita, en dos lanchas que han sido enviadas, auxilia a los vecinos que se hallan en situación crítica.

Vecinos llegados de Bolla, después de pasar múltiples peripecias en los caminos inundados, dicen que la población está anegada en mas de su tercera parte. Se han pedido con urgencia socorros a Sevilla.

Por el terraplén de la vía férrea de Sevilla a Camas marchaba un pobre hombre, que fué derribado por el viento, depeñándose desde una altura considerable y fracturándose la base del cráneo.

La Pirotecnia militar despidió a los trabajadores a las once de la mañana a causa de la inundación.

En la iglesia de la villa de Camas ha sido cometido un robo.

Los ladrones se han llevado algunas lamparas de plata, el sagrario y los zarcillos de la Virgen.—Labios.

Las últimas noticias.—Temores.—Puentes hundidos.—La vega de Triana y el campo de aviación inundados.—Líneas cortadas.—Las autoridades ante el conflicto.—El gobernador recorre los sitios de peligro.

SEVILLA 8.—Según la opinión de los técnicos, y por los avisos que las autoridades transmiten por telégrafo desde los pueblos de la cuenca del Guadalquivir, se da por seguro el que este río se desbordará en las primeras horas de la madrugada.

Hasta el momento presente están inundados el paseo de la Palmera, el Parque de María Luisa y la gran plaza de América, el Prado de San Sebastián, Tabladilla, los alrededores de la fábrica de electricidad, la estación de San Bernardo y la línea férrea hasta cerca de la estación de Los Merinales.

En el barrio de San Bernardo se anegaron las calles Marte, Campamento y Almonacid.

Los vecinos se trasladaron a los pisos altos.

En la carretera de Dos Hermanas se hundió el puente sobre el Guadaira.

También ha sufrido destrozos el puente que hay en la vía férrea de Sevilla a Utrera.

Los viajeros que van a este pueblo hacen la travesía en carruaje y descansan en Alcalá y Dos Hermanas.

Infinidad de curiosos subieron al campamento de la Giralda para contemplar el espectáculo que ofrecían los alrededores de la población. La vega de Triana se veía como una inmensa laguna, y lo mismo el camino que conduce a San Juan de Aznalfarache.

En el campo de aviación también se

hallan cubiertos por las aguas los «hangars» de los aparatos.

Las líneas telefónicas están cortadas entre Sevilla y Utrera y entre Sevilla y Huelva.

De Peñarol dicen que el río lleva 12 metros 60 centímetros sobre su nivel.

En las calles de la capital hay establecidos puestos de la Cruz Roja.

Presididos por el alcalde, se reunieron los concejales, el ingeniero jefe de Obras públicas, los ingenieros de las obras de defensa contra el Guadalquivir y los ingenieros y arquitectos municipales.

A la reunión asistió el Sr. Rodríguez de la Borbolla.

Los reunidos otorgaron un amplio voto de confianza al alcalde para que realice los gastos que estime necesarios.

Las fuerzas del regimiento de Ingenieros están dispuestas para salir al primer aviso.

El Ayuntamiento se incautó de todas las lanchas y las envió a los barrios extremos.

En las bocanales próximas al río se han colocado tabloncillos.

Están totalmente inundados por las aguas el barrio de San Bernardo y los sampánicos de Almonacid.

Los vecinos no han podido salvar sus modestos ajuares.

El gobernador, Sr. San Martín, ha recorrido en carruaje los sitios de peligro, hallándose en muchos puntos cubierto de agua y teniendo necesidad de subir sobre los asientos del vehículo.

En la mayoría de los sitios el agua llega a los pechos de los caballos.

La Comandancia de Marina ha puesto a disposición del pueblo los botes de todos los buques surtos en el puerto.

Se han hundido varios trozos de vía del ferrocarril del puerto, imposibilitando el tráfico.—Labios.

EN CADIZ

Temporal imponente.—Las aguas del Guadalquivir.—Miseria entre las clases trabajadoras.—Líneas destruidas. Palletote que naufraga.—En Jerez. Los obreros de Matagorda.—Destrozos del temporal.

CADIZ 7.—Se reciben noticias de haber ocasionado grandes daños la violencia del temporal en toda la provincia.

La línea férrea ha sido cortada por el desbordamiento del río Guadalquivir. Han salido ingenieros y ayudantes de Obras públicas para enterarse de los daños ocasionados.

Hay numerosos obreros sin trabajo, sufriendo una horrosa miseria. Los aldeanos piden socorros con toda urgencia, porque hay muchas familias en situación realmente angustiosa.

Las líneas telefónica y telefónica se hallan destruidas. Sólo se puede comunicar hasta Jerez.

El huracán aumenta en violencia, rompiendo muchos cristales de la estación del ferrocarril y de varias casas.

El mar rebasa la muralla del Sur, llegando el oleaje a las azoteas de las casas próximas.

En El Portal se hallan detenidos varios trenes a consecuencia del desbordamiento del Guadalquivir entre Jerez y el Puerto de Santa María.

A dos kilómetros de la desembocadura del Guadalquivir se ha perdido el palletote inglés «Glenwood», de la matrícula de Lunenburg. La tripulación logró salvarse.

El Guadalquivir viene muy crecido, imposibilitando la navegación hasta Sevilla. En Jerez el temporal ha causado enormes daños.

Se han recibido noticias de que en el Estrecho de Gibraltar un vapor holandés con numerosos pasajeros pedía auxilio.

Prestáronse de Gibraltar, a cuya plaza llegaron los naufragos. Se ignoran detalles.

En la línea férrea de Bobadilla a Algeciras se han producido grandes averías. Los trenes están detenidos cerca de la estación de Cortes.

Ha marchado a Jerez el comandante de Marina del Puerto de Santa María, D. Carlos Díez, y el de Cádiz, con buzos y marinos, por haberse roto los depósitos de agua.

También ha roto el temporal las tuberías que surten de agua a Jerez.

A consecuencia del furioso temporal reinante los empleados de la factoría de Matagorda no pudieron regresar a la capital, por haber sufrido averías los vapores destinados a este servicio.

El director de la factoría facilitó dinero a los obreros para que regresaran por tierra, e hicieron el viaje en tren.

En los términos de Puerto Real y San Fernando vieron los destrozos causados por el vendaval, que arrancó varios árboles y muchos postes de la línea telefónica.

El mar llega cerca de la línea férrea. Anoche el mar ha causado nuevos destrozos en las murallas del Sur, amenazando cortar la carretera.—S. de E.

EN MALACA

El puerto, cerrado.—Daños en toda la provincia.—El alcalde y el Sr. Armiñán.—Los tranvías.—Trenes detenidos.—Un torpedero abordado.—Otras noticias.

MALACA 8.—Continúan las lluvias torrenciales. El temporal impide la salida

de buques y ha producido daños de enorme importancia en toda la provincia.

El alcalde, acompañado del diputado Sr. Armiñán, ha visitado los sitios más peligrosos, dando órdenes para evitar desgracias.

Los tranvías no circulan a falta de fluido, pues al desbordarse el río Guadalquivir se ha paralizado la fábrica hidráulica del Chorro, que surte de corriente a esta población.

Igualmente ha ocurrido en Archidona, quedando cortadas las comunicaciones con Granada, como también la línea férrea a Puengirola.

El tren mixto de la línea de los Andaluces se halla detenido a ocho kilómetros de esta población por encontrarse interceptada la vía por numerosos árboles y postes arrancados por el vendaval.

También se halla detenido en esta población el tren correo, y el expreso en la estación de Cártama.

El Sr. Francisco Rodríguez ha tenido que suspender su viaje a Madrid.

El cementerio de San Rafael está totalmente invadido por las aguas.

A las siete de esta mañana se ha iniciado el descenso del río.

En el puerto el temporal es imponente, reinando un viento huracanado, que rompió las amarras del «Sixto» y del vapor sueco «Atos».

Este abordó al torpedero número 14 y le rompió el trinquete, averiándole también el quierpo; pero pudo evitarse el naufragio gracias a tener el «Atos» los fuegos encendidos, en virtud de cuya circunstancia pudo hacerse a la mar.

El vapor alemán refugiado «Portici» abordó a otro y sufrió grandes averías. Son muchas las embarcaciones averiadas.

La línea de los tranvías y ferrocarriles suburbanos está totalmente interrumpida por haberse cegado tres túneles y destruido varios terraplenes.—C.

EN JAEN

Crecida mucha vista.—Canadería arrasada por las aguas.—Noticias desconsoladoras.

JAEN 8.—Las aguas del Guadalquivir alcanzan una altura de nueve metros sobre su nivel ordinario. Jamás se conoció en este término una crecida semejante.

En Mengibar, al penetrar el río en el coto de Medinaclí, lo hizo tan rápidamente que arrastró toda la ganadería del arrendatario, Sr. Valenzuela.

En la fábrica de electricidad de San Rafael, en el término de Espelúy, propiedad del Sr. Prado y Palacio, las aguas penetraron en la sala de máquinas e inundaron todas las veces de la hermosa finca El Rincón de San Ildefonso, del mismo señor.

En Villanueva de la Reina fué arrastrada la pontona del pueblo.

En Andújar el río está haciendo enormes daños en las huertas y sotos ribereños.

Las pérdidas son enormes.—C.

EN CORDOBA

Pueblos aislados.—Líneas cortadas.

CORDOBA 8.—La inundación producida por el desbordamiento de las aguas del Guadalquivir ha causado daños enormes en las cosechas.

En Torres Cabrera las aguas alcanzan mayor altura que en parte alguna, y hay varios caseríos bloqueados, temiendo por la vida de sus habitantes.

Algunos pueblos quedan totalmente aislados.

Cerca de Almodóvar descarriló un tren de mercancías, quedando interrumpida la circulación de todos los trenes procedentes de Sevilla.

También está cortada la línea por Sierra Morena, a causa de haberse desprendido un trozo del túnel segundo.

De Bobadilla llegó un tren de socorro, con viajeros de Algeciras y de Málaga.

El barrio de Margarita está inundado por el desbordamiento del arroyo del Moro.

La alarma en la ciudad es grande.

De Castro del Río dicen que la tercera parte de la población está inundada.

De Puente Jén y Villa del Río las noticias que se reciben son desconsoladoras.

El tren de socorro que se envió con auxilios para Torres Cabrera tuvo que regresar por encontrarse cortada la vía. Por la carretera se enviaron varias barcas.—C.

EN ALMERIA

ALMERIA 8.—Jamás se ha conocido en esta población tiempo semejante.

Las ramblas que cruzan la población están materialmente cubiertas de agua.

Se ha hundido una casa próxima al Ayuntamiento, sepultando entre los escombros a dos individuos.

Al amanecer se desencadenó un horrible vendaval, cayendo a las seis de la mañana una gran granizada.

El mar está imponente.

Desde las once de la noche del lunes hasta las tres de la tarde del martes el agua caída ha sido de 23 litros por metro cuadrado.—Haro.

EN VALENCIA

VALENCIA 8.—El fuerte viento ha roto cristales, ha derribado chimeneas y palos del telégrafo y dificulta la circulación de tranvías.

Un palomar fué arrancado de cuajo y cayó al patio de un colegio de la calle de Burjast.

No hubo desgracias.—Mario.

EN AVILA

Un tren descarrilado.

AVILA 7.—La nieve ha alcanzado gran espesor en las calles.

El viento ha derribado algunos árboles y numerosos postes del telégrafo.

Esta tarde ha descarrilado, al entrar en agujas en la estación del Navalgrande, el tren 2.009.

Los viajeros dicen que el accidente interceptó la vía durante unas veinte horas.

No ocurrieron desgracias personales.—Corresponsal.

EN HUELVA

HUELVA 7.—El gran temporal sufrido ayer se ha recuperado hoy, habiendo caído una enorme granizada, que ha arrasado los campos.

Se han perdido las cosechas.

Los muelles han sufrido enormes destrozos.

Los marineros organizan una manifestación para pedir a la Junta de Obras del puerto la construcción de un refugio para las embarcaciones dedicadas a la pesca. Numerosas de éstas sufren averías.

Las familias de los pescadores pululan por el dique en busca de alimentos, pues carecen totalmente de ellos.

Los efectos de este enorme temporal jamás se han visto en Huelva.—C.

EN VIZCAYA

BILBAO 7.—El huracán ha causado nuevos destrozos.

En la calle de Arbisto derribó una chimenea, hiriendo a cuatro transeúntes.

Además de la mujer muerta por la pared que derribó el aire en el barrio de la Peña, hay otros heridos contusos.

Se reciben noticias de los pueblos, donde también el huracán ha causado destrozos enormes.

Ha empezado una lluvia verdaderamente torrencial, amainando un poco el viento.—C.

EN OVIEDO

OVIEDO 7.—Se ha desencadenado un fortísimo huracán, acompañado de incesantes lluvias y enorme nevada.

Los trenes se encuentran detenidos desde anoche en el Puerto de Pajares.—Corresponsal.

NOTICIAS OFICIALES

A última hora de la tarde facilitaron en el Ministerio de la Gobernación los siguientes informes:

«El comandante de Marina de Sevilla ha participado al ministro que carece de botes y otros elementos de salvamento para enviar a Villanueva de la Reina. Los dueños botes particulares piden 60 pesetas diarias.

CADIZ 8.—En Jerez, inundación destruyó puente Florida, por donde pasan las aguas surten Jerez, quedando privada dicha población por tiempo indeterminado de agua.

En los depósitos, sólo agua tres días.

Conflicto gravísimo.

En yeguada militar, situada en Jaramilla, se ahogó la mayor parte de la cría de este año.

Alcaldes varios pueblos piden socorros, remediar numerosos obreros.

Por destrucción varios puentes están incomunicados varios pueblos.

SEVILLA 8.—Alcalde de Camas pide que se le envíe una lancha para auxiliar varias familias halláanse peligro y carecen de alimento.

JAEN 8.—Por desprendimiento tierras, interrumpido pueblos Baeza y Linares.

GRANADA 8.—Alcalde Leja «municipa río Jenil crecido 15 metros, inundando, ocasionando grandes pérdidas.

Aparecido ahogado joven dieciséis años Silverio Serano.

También desbordóse el Guadalquivir. Cálculase pérdidas dos millones pesetas.

CORDOBA 8.—Una casa de Castro del Río fueron encontrados el cadáver de un hombre de treinta años y los padres del mismo.

LA GUERRA

LA SITUACION MILITAR

En todos los frentes.

Los comunicados oficiales de las últimas veinticuatro horas no contienen ninguna noticia importante. Sin embargo, en una ampliación oficiosa francesa se lee: «Como cuando la batalla del Marne, el ruido del cañoneo se oye en París».

Es que hay preparaciones de artillería entre Roye y Noyon? De Noyon a París la distancia no pasa de 80 kilómetros. Ciertamente al Norte de la planicie de Douaumont prosigue la pugna de ambas artillerías. Mas París está muy lejos de las orillas del Mosa...

En Italia continúan los tanteos y los reconocimientos por parte de ambos beligerantes. Los italianos conquistaron recientemente una altura en el Avisio. Trátase sólo de una operación local.

Las noticias que llegan de los frentes asiáticos son de alguna trascendencia. La Agencia Radio afirma que el general inglés Maude—ascendido a causa de su victoria—está ya muy cerca de Bagdad. En la frontera persa, al Oeste de Hamadan y de Bijar, los rusos siguen empujando a los turcos.

También aprietan los ingleses en la frontera de Palestina, y los árabes sublevados, en Arabia, Medina, de creer noticias de origen italiano, se encuentra en situación muy crítica, y se cree que tendrá que rendirse a las tribus acudidas por el Rey del Hedjaz.

F. R.

INFORMACION TELEGRAFICA

EN EL FRENTE ANCILOFRANCO BELCA

Parte francés.

PARIS 7.—Comunicado oficial de las once de la noche:

«En el frente de Verdun nuestras baterías cañoneras algunos destacamentos energicos en el extremo Norte del bosque de Malancourt. Tiro de destrucción sobre organizaciones alemanas en el bosque de Eparges.

Lucha de artillería bastante recia en los sectores Maison de Champagne y Emmerin.

Calma en el resto del frente.

Aviación.—Un aparato Rumpler fué derribado el día 6 al Norte de Lavas. Fué batido por el teniente Ponsard, que es el quinto aparato enemigo que derriba.

LA LUCHA EN ORIENTE

Parte ruso.—Los turcos, perseguidos.

PETROGRADO 7 (oficial).—«En dirección a Brijia, y persiguiendo al enemigo, empeñamos batalla cerca de Semeth.

Nos apoderamos del desfiladero de Asad Abap, acosando a los turcos, que huyeron hacia Kiangemer.

Igualmente fuimos perseguidos en dirección de Dahoulun Abad.»

En Mesopotamia.—Parte inglés.

LONDRES 7.—Comunicado oficial de Mesopotamia:

«Nuestra Caballería combatió por retaguardia a los turcos en Lajid, cerca de Ctesiphon.

Continuamos recogiendo el botín abandonado por el enemigo.

Hemos cogido hasta ahora 38 cañones.»

En Egipto.

LONDRES 7 (oficial).—«Los turcos abandonaron fuertes posiciones cercanas a Sheik Nuran.

Los aviones británicos bombardearon con éxito la vía férrea.»

VARIAS NOTICIAS

Bombardeo de ambulancias.

LONDRES 8.—Dicen de Salónica que en la mañana del día 5 varios aviones alemanes lanzaron explosivos en el lugar donde se encuentran las ambulancias de enfermos, que por fortuna no son muy numerosos.

Tres bombas cayeron sobre una inmensa bandera que, extendida sobre el suelo, servía para indicar a los aviadores el sitio donde se encontraban dichas ambulancias.

El Ejército nacional griego.

SALONICA 8.—A pesar del régimen de terror que existe en la Antigua Grecia contra los aliados y de las dificultades de comunicación, se inicia un nuevo éxodo hacia Salónica, adonde se dirigen centenares de soldados que han logrado escapar de los realistas. Muchos de ellos han llegado ya. Todos se suman al Ejército de la defensa nacional, que en breve tendrá más de 62.000 hombres.—Corresponsal.

El «Home-rule».—Dice Lloyd George.

LONDRES 8.—En la Cámara de los Comunes, discutiéndose el «Home-rule», Lloyd George ha manifestado: «Que toda la Gran Bretaña se encuentra dispuesta a conceder la autonomía a los irlandeses, pero sin imponer por la fuerza el Ulster, ya que esta ley encajará más fácilmente acordando para ella plena libertad».

Propuso además que la Conferencia se sujetase a los detalles del «Home-rule», y aseguró que si ahora ni después se la guerra podría conceder más de lo que mencionaba.—Dabor.

El transporte de tropas al Peloponoso.

LONDRES 8.—Contestando a una pregunta sobre el transporte de tropas griegas al Peloponoso, ha dicho Bonar Law en la Cámara que prosigue normalmente, y que hay aún al Norte del istmo de Corinto unos 8.000 soldados regulares y 3.000 gendarmes.

El Gobierno griego ha libertado a todos los voluntarios y ha asegurado que no se los perseguirá.—Dabor.

Fuga de artículos en Bélgica.

LONDRES 7.—Por decreto del go-

bernador de Bélgica han sido requisados numerosos artículos, entre ellos las lanas, lino, telas empujadas, tejidos impermeables, manteles y servilletas, tejidos de seda, mantas, sábanas y fieltros.—Dabor.

EL BLOQUEO

(POR TELEGRAMA)

Contratorpedero torpedeado.—Más de cien ahogados.

PARIS 7.—Comunicado del Ministerio de Marina:

«El contratorpedero «Cassini», afecto al servicio de patrullas del Mediterráneo, fué torpedeado por un submarino alemán (el «2.029») a la una de la madrugada.

El buque hizo explosión, yéndose a pique en menos de dos minutos.

El comandante, seis oficiales y cien suboficiales y marinos perecieron, salvándose dos oficiales y 32 suboficiales y marinos.

Según declaración de los supervivientes, mientras, en medio de la noche, luchaban a nado para ganar algunos maderos que flotaban, se escucharon voces que decían: «¡Acércate, camaradas!». Momento después rompieron desde el sumergible contra los naufragos violento fuego de fusil y ametralladoras.

También dispararon algunos obuses, uno de los cuales estalló al chocar contra un madero.»

El movimiento de buques en Inglaterra.

LONDRES 7.—El estado publicado por el Almirantazgo de llegadas y salidas de buques y pérdidas y ataques infructuosos de los submarinos durante la semana que terminó el día 4 es el siguiente:

Llegada de barcos mercantes, de todas las nacionalidades, a puertos del Reino Unido, de más de cien toneladas de desplazamiento, 2.528, excluyendo los pesqueros y barcos locales.

Se hicieron a la mar 2.477.

Buques mercantes británicos hundidos por mina o por submarino, de 1.600 toneladas o más, 14, incluyendo a uno que fué hundido la semana anterior y a otro de menos de 1.600 toneladas.

Doce buques mercantes británicos fueron atacados infructuosamente por los submarinos.

Tres buques pesqueros británicos fueron hundidos, incluyendo a uno que lo fué la semana anterior.—Dabor.

Las pérdidas semanales francesas.

PARIS 8.—El balance de los navios comerciales perdidos y salvados durante la semana que terminó el domingo 4 es como sigue:

Entrada de buques mercantes, de todas las nacionalidades, de tonelaje superior a cien toneladas, en puertos franceses, exclusión hecha de barcos de pesca y cabotaje, 859.

Buques mercantes hundidos por submarinos o minas, hasta 1.600 toneladas, uno. Superiores a 1.600 toneladas, uno. Buques mercantes franceses atacados por submarinos, ninguno.

Barcos de pesca franceses hundidos, 16.—Mar.

Noticias alemanas.

BERLIN 7.—El vapor noruego «Livingstone», con cargamento de salitre, de Noruega a Inglaterra, fué detenido en el Mar del Norte y conducido a Hamburgo por llevar contrabando.

El jefe del Arsenal de Cherburgo ha manifestado a un periódico de París que desde el comienzo de la guerra submarina extremada sólo han entrado en puertos franceses cuatro vapores de Ultramar, con material de guerra, y que en la actualidad no hay ninguno en camino para Francia.

En los puertos ingleses había, según una relación del inspector de navios, el 21 de Febrero aproximadamente 1.300 buques neutrales, y muchos de ellos estaban fletados por Inglaterra.

Los periódicos dan cuenta de haber sido echado a pique, el día 5 por la mañana, el vapor «Kopenhagen», de 2.576 toneladas, de la línea Harwich, en viaje de Londres a Rotterdam.

El vapor inglés «Prinzess Mella», que el día 6 por la mañana entró en Hoek van Holland, recibió orden de volver a zarpar dentro de media hora, por estar provisto de cañones; pero en vista de que el vapor, además de necesitar agua, tenía a bordo un enfermo, entró en el Nieuwe Waterweg, donde fué puesto bajo vigilancia militar.

Después de haber tomado el vapor agua y provisiones zarpó por la noche para Inglaterra.

La carne en Inglaterra.

LONDRES 8.—Ha declarado el capitán Packhurst en la Cámara que el Gobierno se propone establecer un día sin carne por semana.—Dabor.

Compensación a Suecia.

LONDRES 7.—La Agencia Reuter dice que el Gobierno británico ha levantado el decomiso de los cargamentos de nitratos que se hallaban a bordo de los vapores «Atlant», «Magda» y «Suecia», que actualmente se encuentran en puertos ingleses.

Esta liberación es hecha para compensar la pérdida ocasionada con el hundimiento del velero sueco «Huge Hamilian», que fué torpedeado por los alemanes cuando conducía a Suecia 3.500 toneladas de nitrato, pérdida que fué muy sensible para dicho país, ya que al aproximarse la primavera los agricultores suecos tienen necesidad de ese mencionado producto para emplearlo en los campos.—Dabor.

Actividad de los americanos.

WASHINGTON 8.—El Departamento de Marina ha pedido a las Compañías de construcciones navales envíen sus representantes al ministerio para conferenciar con el ministro.

Los trabajos de preparación de la guerra se activan mucho; hay 39.000 fábricas dispuestas a dar material de guerra, y, en una palabra, se hacen todos los preparativos para la guerra.—C.

El movimiento de barcos.—Noticias prohibidas.

COPENHAGUE 8.—Ha sido prohibida por el Gobierno la publicación de toda noticia referente al movimiento de barcos en los puertos daneses.—C.

Cómo se instruyen las tripulaciones submarinas.

Dice la «Gaceta de Francfort»:

«Las tripulaciones de los submarinos deben tener conocimientos múltiples y profundos, que no se adquieren rápidamente. Cada hombre debe sufrir un largo aprendizaje. Con ese objeto se fundó la escuela de submarinos, por disposición del Ministerio de Marina, en 1 de Octubre de 1910. Se trata de un barco que reproduce en los menores detalles todas las instalaciones de un submarino.

Allí se encuentran los instrumentos que sirven para indicar el estado del aire, el equilibrio del barco, las alturas y profundidades, y los aparatos de ventilación, cuyo conocimiento es indispensable a todos los tripulantes. Los marineros aprenden también el manejo del periscopio y de los aparatos de seguridad, así como todos los medios de salvamento, y se habilitan a llevar el casco con la oxilixta destinada a fijar el gas carbónico que se acumula en la atmósfera confinada cuando está el barco sumergido.

Sin contar el manejo de los aparatos telefónicos, aprenden los hombres a servir de todas las señales submarinas y de los medios de comunicación especiales de esta clase de barcos. Después del período de instrucción en este navio, escuela emprenden algunos viajes de excursión en submarino, y únicamente cuando poseen la práctica suficiente en el manejo de todo lo que ensayaron salen a campaña.»

CARTAS DE BARCELONA

Un juicio.—Suscipias que desaparecen.—Estufo mancomunado.—El carácter catalán.—D. José Claret.—Su opinión.—La Compañía Fabril de Carbones Eléctricos.

Cuanto más se prolonga mi estancia en Barcelona más pesamos me encuentro de no haber venido años antes y de haber compartido el juicio que tan erróneamente tenemos formado de los catalanes.

Como en todos los organismos de la vida sucede, hay quienes se consideran enorgullosos de la raza, equivocando lamentablemente a la opinión, lo que a la postre viene a producir un estado de perturbación y recelos, perjudicial en alto grado a los intereses nacionales.

Alguna estridencia salida de Cataluña ha sido recogida y agrandada fuera de ella, acaso de buena fe o por absoluto desconocimiento de esta región y de sus hombres, y ha creado una serie de antagonismos de tan inconsistente base que a poco esfuerzo en ello ponemos todos se derrumban y desaparecerán para siempre las mutuas suspicacias, reanando entre todas las regiones de España la mejor armonía y la mayor confraternidad.

A ello debemos cooperar: unos, con nuestro modesto esfuerzo; otros, haciendo un detenido estudio de Cataluña, por desgracia, tan «desconocida» en el resto de la Península, y todos, guiándonos por el amor que los habitantes de una nación están espiritualmente obligados a profesarse.

Cuanto se ha propagado del carácter brusco de los catalanes, tal vez en épocas pasadas pudiera haber tenido algún fundamento. Hoy, lo niego rotundamente. No quiero esto decir que sean sensibles damiselas, sin voluntad propia y de completo desinterés. No. Pero de esto a la idea que de los catalanes se tiene en general hay un abismo. Yo los encuentro en el justo medio; y conste que he tratado a muchos cientos de ellos, de todas clases, y conste también que no puedo ser sospechoso, puesto que soy madrileño y que por mi pueblo siento un cariño tan grande como el mayor que puede profesarse a una madre.

Lo que de ellos digo y siento lo considero de absoluta justicia.

Guiado por mi deseo de conocer toda la gran industria, he estado en la visita de vista al diputado a Cortes regionalista don José Claret, quien me recibió con amabilidad, exequista y con el que departí largo rato de los asuntos y problemas catalanes y del estado de opinión formado alrededor de éstos.

«Soy uno de tantos—me decía sinceramente—en lamentar lo que algunos insensatos nos acaean. Nosotros somos patriotas, y los catalanes lo son también. Yo no desearé el engrandecimiento de Cataluña, y por lo tanto de España, porque en ella hemos nacido y en ella tenemos nuestros intereses y nuestros afectos, y si como nosotros se preocupasen en las demás capitales, otra sería la suerte de España y otro el porvenir de los españoles. Yo creo que este egoísmo, si de tal quieren calificarlo, es el gran defecto de esta importante región. Los antagonismos regionales son legítimos, pues el principal objeto que anhela es la protección de los gobiernos, para con mayores facilidades y sin tantos gravámenes desarrollar las industrias y asegurar de este modo el bienestar del país.»

El diputado a Cortes por Manresa, D. José Claret, es gerente de la Compañía Fabril de Carbones Eléctricos, y altamente me ha impresionado por su importante industria, digna de esta gran región, y por sus méritos y prestigio de esta Casa, eminentemente española, colocan tan alto su nombre que recientemente, y en concurso público, ha obtenido la contratación del carbón de efecto de llamas con destino al alumbrado de Inglaterra y Australia.

Esta señalada victoria debe ser estímulo para nuestros industriales, es el ejemplo vivo del fruto que obtienen la tenacidad, la constancia y la inteligencia, acrecentando la riqueza pública y obteniendo la garantía de estable prosperidad en los negocios.

La Compañía Fabril de Carbones Eléctricos, que tan alto ha sabido colocar el nombre de la Patria, una vez cubiertas las necesidades del mercado español, para lo cual, con sabia táctica, ha ido desistiendo los consumidores en España del carbón eléctrico procedente del exterior, ha dedicado sus iniciativas al esfuerzo y su capital a la producción de artículos similares, como los «electrodes» con aplicación a toda clase de hornos eléctricos.

Esta labor patriótica no sólo hace innecesaria la importación de estos artículos, sino que, extrema sus nobles anhelo, de engrandecimiento, aumentando considerablemente la explotación para los productos sobrantes a Inglaterra, Francia, Suiza y repúblicas sudamericanas, en donde son tan

solicitados, contribuyendo con esta conducta a dar mayor realce a la industria española y a la prosperidad del país.

Esta Casa, que antes de la guerra tenía organizada la venta en todos los mercados del mundo, mediante un trabajo personal de aproximación al consumidor, realizado por el director general, D. José Claret, en sus viajes de estudio por Inglaterra, Francia, Italia y otros países, va correspondiendo sus sacrificios en las presentes circunstancias, recibiendo constantes demandas de las naciones más apertadas del Viejo y del Nuevo Continente por haber conocido en el período de normalidad el nombre y los productos de esta Casa, que, como ya digo, es eminentemente española por el capital y por el personal técnico y administrativo.

Conveniencia la dirección de esta Empresa de la insuficiencia del mercado nacional para su producción, toda vez que los límites del consumo español son relativamente reducidos, decidió emprender la exportación, a pesar de las dificultades que representan la escasez de primeras materias, carestía de transportes y el dominio antiguo en el mercado internacional de determinadas marcas extranjeras, obteniendo tal aceptación que, contando con las principales fábricas de Europa, obtuvo el suministro para el alumbrado de Glasgow y de Melbourne.

Un deber de justicia es divulgar los méritos e importancia que para España representa la entidad Compañía Fabril de Carbones Eléctricos, gracias a la constancia, pericia e inteligencia de su director, D. José Claret, que merece la estimación general de todos los industriales españoles por estar en el representado, por todos conceptos, el mayor espíritu de patriotismo.

J. BRETON

Consejo de ministros

A las siete y media terminó el Consejo de ministros celebrado anoche en la Presidencia, facilitando la versión oficiosa del mismo a los periodistas el jefe del Gobierno.

«La reunión—dijo—ha sido muy interesante, concretándose a examinar los amplios problemas de transportes y de abastecimientos.

Las circunstancias son muy difíciles, y hay que prepararse para hacer frente a todas las situaciones, sin producir alarmas, pero con firmeza.

Hemos adoptado medidas que se irán conociendo, y que afectan al carbón, al trigo y otras materias.

Hay que conocer los actuales recursos de España para poder afrontar todas las dificultades que surjan.

No es que haya escasez; pero hemos adoptado medidas para asegurar el abastecimiento de carbón y otras sobre transportes y trigo.

Habría que empezar por restringir las cosas de lujo, con lo cual no habrá necesidad tan inmediata de economizar las cosas.

El Gobierno—añadió el presidente—será inexorable en la aplicación de todas las medidas que consiente la ley de Autorizaciones, con la que cuenta para estar amparado en la voluntad del Parlamento.

Conviene divulgar que es ya hora de que el país se vaya preparando para las medidas energéticas que han de adoptarse.

El ministro de Hacienda manifestó que el Gobierno tiene que trabajar constantemente para resolver los problemas enunciados, sin que puedan darse a la publicidad inmediatamente determinados acuerdos.

*

El Consejo, según queda indicado, se dedicó principalmente a los problemas que se refieren a las subsistencias, al carbón y a los transportes, todos entre sí íntimamente relacionados.

El Gobierno tiene elementos de juicio suficientes para apreciar el momento en que se impone la adopción de determinadas medidas, y ha entendido que éstas no pueden retrasarse por un instante, decidiéndose a su inmediata aplicación.

Sor éstas, por lo que se refiere al carbón, la de reducir el alumbrado en todas aquellas poblaciones en que sea por gas, limitando el número de luces.

Si esto no diera el resultado que se persigue, que seguramente lo dará, por que economizará bastante el consumo de carbón, se llegaría a la implantación del horario europeo.

En lo que afecta a las subsistencias, el Gobierno se preocupa de la escasez de trigo, teniendo como descontado que ésta ha de acentuarse por la pérdida de las cosechas de este año en gran parte de España.

El acuerdo del Gobierno se refiere a que se haga pan de toda harina de trigo.

En cuanto afecta a los transportes, va directamente a que sea un hecho la aplicación al transporte de mercancías de la mayor cantidad de material, y a ese efecto irá a la supresión de algunos trenes de viajeros.

Estas son las medidas que anoche quedaron acordadas, y que serán en un plazo brevísimo aplicadas.

Cobertura de grandes de España

Como hemos anunciado en la información de Casa Real, el sábado, a las seis y media de la tarde, se verificará en la cámara regia la cobertura de grandes de España.

Entre otros, figuran:

El duque de la Unión de Cuba, marqués de Bayamo, D. Miguel Tacón y Calderón, primer caballero de S. M. el Rey, gentilhombre con ejercicio y servidumbre, senador del Reino, contador del Cuerpo Colegiado de Caballeros Hijosdalgo de la Nobleza de Madrid y maestrante de Ronda. Está casado con la señora, doña María del Rosario Rodríguez de Rivas y de la Gándara, y tiene tres hijas: María, Matilde y Victoria, es hijada de Sus Majestades.

El marqués del Cenete, D. Alvaro de Carvajal y Melgarejo, nació el 28 de Noviembre de 1872; senador por derecho propio, licenciado en Derecho, gentilhombre de Su Majestad con ejercicio y servidumbre, ex diputado a Cortes y ex gobernador de Toledo.

El marqués de Albuñete, D. Juan Armero y Castriello, maestrante de Sevilla, hijo de la marquesa viuda del Nervión.

El marqués de Guadalquivir, D. Luis de Salamanca y Ramírez de Haro, licenciado en Derecho, gentilhombre de Su Majestad con ejercicio y servidumbre, hermano del conde

de Campo Alange, de doña María de Lourdes, marquesa de Valenzuela, y de doña Rosario.

El conde de Astarés, marqués de Perijá, D. José López Nuñalant, licenciado en Derecho, gentilhombre de Su Majestad con ejercicio y servidumbre y maestrante de Ronda. Está casado con doña Victoria Díaz, y tiene varios hijos.

El marqués de Benaméjil, está casado con doña Concepción Casallo, y Sanjón, marquesa de las Cuevas del Becerro, vizcondesa de Benajón.

El marqués de Guad el Jeli, D. Gonzalo Sangro y Ros de Olano, gentilhombre de Su Majestad con ejercicio y servidumbre, comandante de Artillería. Está casado con doña María Luisa del Prado y Lisboa, hija de la marquesa de Acapulco, y no tiene descendencia.

El marqués del Nervión, D. Francisco Armero y Castriello, vizconde de Bernuy, gentilhombre de Su Majestad con ejercicio y servidumbre, vocal de la Junta provincial de Beneficencia de Sevilla, hermano de doña Josefa, esposa de D. Lorenzo Domínguez Pascual, y de doña Concepción, condesa del Fresno de la Fuente.

El marqués de Squilache, D. Alfonso de Borlón y de Leon, oficial de Infantería, gentilhombre de Su Majestad con ejercicio y servidumbre.

El marqués de Benaméjil, está casado con doña María Josefa Sureda y Fortuny, condesa de Zorilla.

El conde de Eril, D. Alfonso Álvarez de Toghio y Moncos, hijo de aquella inolvidable marquesa de San Felices de Aragón y de D. Manuel Álvarez de Toledo y Samaniego, hijo de la marquesa de Casa Pontejos y del ya difunto marqués de Martorell.

El conde de Gavia y de Valdelagrana, marqués de Múdela, D. Francisco Losada y de las Rivas nació el 17 de Enero de 1863; casó el 31 de Julio de 1889 con doña Carmen Fernández de Córdoba y Pérez de Barradas, senadora del Reino por derecho propio, ex diputada a Cortes, gentilhombre de Su Majestad con ejercicio y servidumbre y maestrante de Sevilla.

El conde de la Viñaza, D. Cipriano Muñoz Manzano, senador del Reino por derecho propio, académico de la Lengua, de la Historia y de la Real Academia de Buenas Letras, ex diputado a Cortes, caballero Gran Cruz de Carlos III, Mérito Militar y Beneficencia; es embajador en Rusia y gentilhombre de Su Majestad con ejercicio y servidumbre. Está casado con doña Concepción Redondo, y sus hijos doña María Josefa y D. Carlos (esposos, respectivamente, del conde de Llobera y de doña Francisca Laborde), doña Carmen, D. Alfonso y D. Alvaro.

El conde de la Viñaza, D. Cipriano Muñoz Manzano, senador del Reino por derecho propio, académico de la Lengua, de la Historia y de la Real Academia de Buenas Letras, ex diputado a Cortes, caballero Gran Cruz de Carlos III, Mérito Militar y Beneficencia; es embajador en Rusia y gentilhombre de Su Majestad con ejercicio y servidumbre. Está casado con doña Concepción Redondo, y sus hijos doña María Josefa y D. Carlos (esposos, respectivamente, del conde de Llobera y de doña Francisca Laborde), doña Carmen, D. Alfonso y D. Alvaro.

El conde de la Viñaza, D. Cipriano Muñoz Manzano, senador del Reino por derecho propio, académico de la Lengua, de la Historia y de la Real Academia de Buenas Letras, ex diputado a Cortes, caballero Gran Cruz de Carlos III, Mérito Militar y Beneficencia; es embajador en Rusia y gentilhombre de Su Majestad con ejercicio y servidumbre. Está casado con doña Concepción Redondo, y sus hijos doña María Josefa y D. Carlos (esposos, respectivamente, del conde de Llobera y de doña Francisca Laborde), doña Carmen, D. Alfonso y D. Alvaro.

El conde de la Viñaza, D. Cipriano Muñoz Manzano, senador del Reino por derecho propio, académico de la Lengua, de la Historia y de la Real Academia de Buenas Letras, ex diputado a Cortes, caballero Gran Cruz de Carlos III, Mérito Militar y Beneficencia; es embajador en Rusia y gentilhombre de Su Majestad con ejercicio y servidumbre. Está casado con doña Concepción Redondo, y sus hijos doña María Josefa y D. Carlos (esposos, respectivamente, del conde de Llobera y de doña Francisca Laborde), doña Carmen, D. Alfonso y D. Alvaro.

El conde de la Viñaza, D. Cipriano Muñoz Manzano, senador del Reino por derecho propio, académico de la Lengua, de la Historia y de la Real Academia de Buenas Letras, ex diputado a Cortes, caballero Gran Cruz de Carlos III, Mérito Militar y Beneficencia; es embajador en Rusia y gentilhombre de Su Majestad con ejercicio y servidumbre. Está casado con doña Concepción Redondo, y sus hijos doña María Josefa y D. Carlos (esposos, respectivamente, del conde de Llobera y de doña Francisca Laborde), doña Carmen, D. Alfonso y D. Alvaro.

El conde de la Viñaza, D. Cipriano Muñoz Manzano, senador del Reino por derecho propio, académico de la Lengua, de la Historia y de la Real Academia de Buenas Letras, ex diputado a Cortes, caballero Gran Cruz de Carlos III, Mérito Militar y Beneficencia; es embajador en Rusia y gentilhombre de Su Majestad con ejercicio y servidumbre. Está casado con doña Concepción Redondo, y sus hijos doña María Josefa y D. Carlos (esposos, respectivamente, del conde de Llobera y de doña Francisca Laborde), doña Carmen, D. Alfonso y D. Alvaro.

El conde de la Viñaza, D. Cipriano Muñoz Manzano, senador del Reino por derecho propio, académico de la Lengua, de la Historia y de la Real Academia de Buenas Letras, ex diputado a Cortes, caballero Gran Cruz de Carlos III, Mérito Militar y Beneficencia; es embajador en Rusia y gentilhombre de Su Majestad con ejercicio y servidumbre. Está casado con doña Concepción Redondo, y sus hijos doña María Josefa y D. Carlos (esposos, respectivamente, del conde de Llobera y de doña Francisca Laborde), doña Carmen, D. Alfonso y D. Alvaro.

El conde de la Viñaza, D. Cipriano Muñoz Manzano, senador del Reino por derecho propio, académico de la Lengua, de la Historia y de la Real Academia de Buenas Letras, ex diputado a Cortes, caballero Gran Cruz de Carlos III, Mérito Militar y Beneficencia; es embajador en Rusia y gentilhombre de Su Majestad con ejercicio y servidumbre. Está casado con doña Concepción Redondo, y sus hijos doña María Josefa y D. Carlos (esposos, respectivamente, del conde de Llobera y de doña Francisca Laborde), doña Carmen, D. Alfonso y D. Alvaro.

El conde de la Viñaza, D. Cipriano Muñoz Manzano, senador del Reino por derecho propio, académico de la Lengua, de la Historia y de la Real Academia de Buenas Letras, ex diputado a Cortes, caballero Gran Cruz de Carlos III, Mérito Militar y Beneficencia; es embajador en Rusia y gentilhombre de Su Majestad con ejercicio y servidumbre. Está casado con doña Concepción Redondo, y sus hijos doña María Josefa y D. Carlos (esposos, respectivamente, del conde de Llobera y de doña Francisca Laborde), doña Carmen, D. Alfonso y D. Alvaro.

El conde de la Viñaza, D. Cipriano Muñoz Manzano, senador del Reino por derecho propio, académico de la Lengua, de la Historia y de la Real Academia de Buenas Letras, ex diputado a Cortes, caballero Gran Cruz de Carlos III, Mérito Militar y Beneficencia; es embajador

Manifestaciones del ministro de Fomento

El temporal.—El Sr. Borbolla, in. comunicado.—Los daños causados. El carbón.—Medidas restrictivas.—La falta de vagones.—El reglamento de los ferroviarios.

«Hoy hay dos cuestiones de suma interés—comenzó diciendo esta mañana a los periodistas el ministro de Fomento—: una de ellas referente a temporales, y la otra, al carbón.

Estando ayer en el Consejo de ministros recibí diversos telegramas de Sevilla dándome cuenta de los caracteres extraordinarios que reviste el temporal. También me telegrafió el Sr. Borbolla diciéndome que se halla comunicado.

La crecida del Guadaira y el Guadalquivir es enorme, y ha causado grandes daños.

He dispuesto que salga para Sevilla, y a estas horas va ha salido, el Sr. Gelabert, jefe del Negociado hidráulico del Ministerio de Fomento.

Este funcionario dirigirá los trabajos que se hayan de realizar para defensa de la población.

También por la Dirección de Obras públicas se ha enviado un telegrama circular a los ingenieros de las distintas Divisiones de ferrocarriles de España y a los ingenieros jefes de las jefaturas de Obras públicas, para que digan en un plazo breve la importancia de los daños causados por el temporal, para que el Gobierno los conozca y pueda disponer la forma en que se han de reparar.

También he rogado a los directores de las Compañías ferroviarias que tengan la vigilancia necesaria, a fin de que en caso de interrupciones de trenes los viajeros no carezcan de nada.

Ayer hubo temor de que en León quedase interrumpida la circulación; pero afortunadamente pudieron pasar los trenes, aunque con bastante retraso.

Esto es cuanto hay de temporales. Ahora vamos con el asunto del carbón.

Como a partir de la Nota de los impresos centrales anunciando el bloqueo desde el 1 de Febrero, luchamos con mayores dificultades para la importación del carbón inglés, es menester prevenirse, pues el carbón es uno de los elementos principales de la vida nacional.

Este año importamos más carbón que el año pasado, menos en el mes de Febrero, que la importación apenas alcanzó la tercera parte de lo que se importó en otros años por el mismo mes.

El stock de carbón decrece. El Gobierno tiene, pues, que adoptar medidas para que no se agote, ocupándose del modo de intensificar la importación, que espera, será en plazo breve; pero por rápidamente que esto ocurra no puede esperarse.

Nos hemos apartado poco de la normalidad; no se han aumentado las tarifas ferroviarias ni ha faltado una sola hora el alumbrado; pero ha llegado la hora de hacer reducciones. Así, por ejemplo, las fábricas del gas deben llegar a una reducción en su alumbrado, dejando sin encender de cada tres un farol.

Hay que ver las toneladas de ahorro que esto supone. No solamente en carbón, sino también en vagones, que pueden dedicarse a transportes de otros productos tan necesarios como el mencionado combustible.

Claro es que sería más cómodo que no hubiese necesidad de reducir nada; pero tampoco va a ocurrir nada de particular porque se tenga un poco menos de luz.

El reunir aquí a los directores de las Compañías ferroviarias obedece a otras disposiciones restrictivas que hay acordadas.

Hace tiempo se hicieron reducciones de trenes de viajeros en la Compañía del Norte, con el fin de aprovechar las locomotoras de esos trenes para hacer transportes de mercancías.

De esta forma se ahorró carbón, y además hubo más elementos para surtir el mercado interior de los frutos y productos más necesarios.

Esta misma política restrictiva se va a seguir ahora con las otras Compañías. Otro punto interesante—continuó diciendo el Sr. Gasset—es la producción de vagones de España, que debe darse aquí.

Fué este asunto objeto de algunas gestiones por parte del ministro de Estado; pero como el tiempo avanza, el material rodante es cada vez más escaso, y las Compañías, a pesar de sus buenos deseos, no pueden adquirirlo; el Gobierno ha acordado establecer, y desde luego intervenir si preciso fuere, que las fábricas que construyen este material lo hagan con preferencia para España.

A todas ellas se ha dirigido para investigar lo que producen y adónde va a parar.

A continuación dijo el Sr. Gasset que ha recibido el reglamento ferroviario, que anoche quedó aprobado por el pleno del Instituto de Reformas Sociales.

Añadió que procuraría que el Gobierno lo implantase en breve, pues dicho reglamento dará muchas facilidades para regular las diferencias que surjan entre los empleados y las Empresas.

Cuando el Sr. Gasset hablaba hoy con los periodistas entró en su despacho oficial el director de Comercio, quien manifestó que el Sr. Gil Becerra le había comunicado que el vapor «Victoria Eugenia», de la Compañía Vascongada, había entrado en Algeciras para reparar algunas averías sin importancia, produciéndose la avería al ser abordado por un vapor italiano.

UN POBRE, RICO

Las apariencias engañan.

Al pasar ayer por la plaza de la Cebada Félix Bravo Cañas, de cincuenta y ocho años, tuvo la desgracia de caer costalamente, produciéndosele conmoción cerebral y la parálisis del conocimiento.

Por unos guardias fué conducido a la

Casa de Socorro, donde para identificarlo le registraron los documentos, hallando, con no poca sorpresa, que Félix llevaba consigo la cantidad de 75.000 pesetas en valores, entre los que se cuentan once monedas de oro de 20 francos, tres billetes del Banco Francés, de 60 francos; dos del Banco de España, de 10 y 25 pesetas, un resguardo a su nombre, por valor de 47.500 pesetas, y otros a nombre de un hermano suyo, por 3.000 pesetas.

También le fueron hallados otros resguardos, del Banco Hispano-Americano y del Banco Alemán Teasatlántico, por valor de 2.000 y 15.000 pesetas, respectivamente, y una póliza de 3.000 pesetas.

Con todos estos hallazgos contrasta la profesión, el domicilio y las costumbres que observa Félix, que es cocinero y vive modestamente en una buhardilla de la calle de las Maldonadas, 7.

Félix ingresó en grave estado en el Hospital de la Princesa.

Desde Barcelona

De política.

BARCELONA 7.—En Manresa se ha efectuado la Asamblea de delegados liborales de los pueblos del distrito, para acordar la actitud del partido ante las próximas elecciones provinciales, acordándose protestar de que en Barcelona se haya hecho la designación de un candidato liberal y proclamar, no obstante, candidato oficial del partido a don Heriberto Pons y Arola.

En el Ateneu Autonómico del distrito sesión tendrá lugar esta noche, a las diez, un mitin de propaganda electoral, en el que hablará el diputado a Cortes Sr. Verdugo y Calvell, los concejales de este Ayuntamiento, Sr. Rognet y Buñil y Matas, el candidato Sr. Puig y Cadafalch, y el decano de los regionalistas, Sr. Cambó.

También se preparan actos de propaganda en pro de la candidatura regionalista en Badalona y San Andrés.

El Comité republicano progresista del distrito otario ha recomendado a sus correligionarios que voten la candidatura del blo. que republicano autonómico.

Del Gobierno civil.

Los representantes de las Compañías de Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante y Norte han ofrecido al gobernador civil, como consecuencia de la entrevista que celebraron con dicha autoridad y los almace. nistas de carbón, facilitar el transporte de este combustible, aprovechando hallarse libre el material dedicado antes a los transportes de mercancías y ramolacha.

El Sr. Morote recibió ayer un telegrama, ma el ministro de Fomento participando, en contestación a las manifestaciones expuestas en un mitin celebrado en Barcelona por los ferroviarios de la Sección Barcelona-Norte, que pone gran empeño en que el Instituto de Reformas Sociales termine cuanto antes el reglamento por que ha de regirse el conocimiento de la personalidad jurídica de los Sindicatos ferroviarios. Y añade en su despacho el Sr. Gasset que a ese efecto se dirigió a su colega el ministro de la Gobernación, como jefe nato de dicho Instituto, quien ha respondido que dentro de pocos días quedará terminado el reglamento.

El Sr. Morote dijo a los periodistas que este reglamento es de gran trascendencia, constituyendo el extremo más importante del laudo, puesto que fija de un modo legal la personalidad de los Sindicatos en sus relaciones con las Compañías y sirve para encauzar las reclamaciones y aspiraciones de los empleados de las Compañías.

El gobernador civil negó anoche que se hubiera declarado el paro entre los obreros carteros de la desgracia del carbón, añadiendo que en realidad dichos trabajadores han denunciado su malestar por el despido de tres compañeros; pero no han interrumpido el trabajo ni un solo momento.

Los que llegan.

En el expreso de Madrid llegó esta mañana el diputado a Cortes señor marqués de Camps.—Zaragoza.

Un hombre moribundo

En una fábrica de jabón establecida en la calle del Marqués de Santa Ana, 17, ha ocurrido esta mañana un grave accidente del trabajo, del que ha resultado con graves lesiones el operario Gabino Inigo López, de veintiocho años.

El mencionado operario, que se hallaba al cuidado de una caldera llena de jabón líquido, tuvo la desgracia de resbalar y caer dentro de ella, sufriendo terribles quemaduras en diferentes partes del cuerpo.

A los gritos de auxilio que daba el infeliz acudieron varios operarios de la casa, los cuales extrajeron a Inigo, trasladándolo a la Casa de Socorro del distrito, desde donde pasó al Hospital de la Princesa.

CASA REAL

El presidente del Consejo estuvo esta mañana en Palacio despatchando con don Alfonso.

Después fué el Soberano cumplimentado por el ministro de España en Lisboa, Sr. López Muñoz.

Ante el jefe superior de Palacio, señor marqués de la Torre, fueron esta mañana el cargo de gentilhombre de cámara, con ejercicio los coronados D. Hil. pólito Méndez de Vigo, que ha sido hasta hace poco oficial mayor de Alabarderos, y D. Cayo Azcárate, jefe del regimiento de Telegrafos.

La Reina doña Cristina visitó esta tarde, a las tres y media, el Asilo que lleva su nombre, y está establecido en la carretera de Extremadura.

La augusta Señora llegó al Asilo acompañada de la duquesa de la Conquista, la marquesa de Martorell y la condesa de Guimerá, siendo recibida por los marqueses de Borja y por distinguidas damas de la aristocracia.

Doña Cristina distribuyó entre las niñas que asisten al colegio del Asilo, por ella costeado, ropas y merienda.

Después las colegialas cantaron varios himnos dedicados a S. M. la Reina, expresándose en su reconocimiento en carinosas frases.

Las mismas personas que saludaron a doña Cristina, la llevaron al Asilo le tributaron una entusiasta despedida, en la cual tomaron no pequeña parte las niñas que momentos antes habían sido obsequiadas por la augusta Soberana.

S. M. el Rey pasó la tarde de hoy en el Tiro de Pichón de la Casa de Campo, acompañado del conde de Maceda y otros distinguidos aristócratas.

La Reina doña Victoria, acompañada de la vizcondesa de Fefinanes, dió un paseo en automóvil, por la Casa de Campo y por la población.

Esta noche asistirán SS. MM. a la función del teatro Real.

LOS ESTRENOS

EN APOLO

«El estudiante de Salamanca.»

Fué muy lamentable el espectáculo que dió anoche el inquieto público de Apolo, que parecía haber olvidado ya sus malas costumbres, y aprovechó una mala ocasión para volver a ellas: ni «El estudiante de Salamanca» merecía ser maltratado como lo fué, ni los malos tratos pueden, aun habiendo causa para ellos, extremarse ni tomar los caracteres que ayer tuvieron.

«El estudiante de Salamanca» es una zarzuela honrada y discreta, que seguramente agradará a un público menos «sabio» que el de anoche, pero en mejor disposición espiritual para buscar en el teatro recreo honesto y apacible y no diversión de mal gusto, sólo aceptable por paladares que tengan embotada la sensibilidad.

El público de Apolo, si hubiéramos de juzgarlo por el espectáculo de anoche, sería no ya un público afecto de incompreensión, para el que no sería admisible ninguna forma de arte elevado, sino un público incapaz de oír, con lo que le resultarían también extrañas formas de menor elevación, pero muy discretas y mercedoras, por serlo, no sólo de atención, sino de aplauso.

Otros públicos saben gustar el deleite de la forma y no necesitan para sentir hilaridad dislocamientos de palabra o de obra, y el verdadero público de Apolo, que no fué el que anoche asistió al estreno, con esas condiciones quizá seguramente, no sentirá un entusiasmo enorme por «El estudiante de Salamanca».

Porque «El estudiante de Salamanca» no es una obra monumental; pero ¡cuán! las peores se han hecho centenarias en el mismo teatro!

A. M.

Últimos telegramas

FRENTE OCCIDENTAL

Parte francés.

PARIS 8.—Comunicado oficial de las juncas:

«Entre el Oise y el Aisne, acciones de artillería bastante vivas y encuentros de patrullas en la región de Moulin-sous-touvent.

En el Norte de Ambesmenil nuestros destacamentos penetraron en las trincheras alemanas y trajeron unos quince prisioneros, después de haber efectuado numerosas destrucciones.

En Alsacia un intento enemigo contra nuestras posiciones cerca de Seppois-le-Haut fracasó completamente.

Nuestros hilos telefónicos patrullas han causado pérdidas al enemigo.

Noche tranquila en el resto del frente.

Parte inglés.

LONDRES 8 (oficial).—«No ha cambiado la situación en las últimas veinticuatro horas.

Nuestra artillería apagó los fuegos de las baterías enemigas que bombardeaban Ypres.

Hemos alcanzado de nuevo las trincheras alemanas al Oeste de Messines. El día 6 hubo considerable actividad aérea, llevándose a cabo por nuestras aparatos mucha labor útil de reconocimientos.

Se arrojaron numerosas bombas sobre los acantonamientos y refugios alemanes. El enemigo hizo, sin éxito, un decidido esfuerzo para detener nuestra labor, haciendo salir un gran número de sus aparatos.

Durante el día hubo numerosos combates aéreos, en los que fueron derribados tres aparatos enemigos y obligados a tomar tierra, con averías, por lo menos otros tres.

De los nuestros fueron derribados cuatro, y faltan otros siete.

Parte alemán.

BERLIN 8 (3 t.).—Teatro occidental de la guerra.—Debido a la atmósfera espesa y tormentas de nieve, hubo poca actividad en la mayor parte de los frentes.

A raíz de algunos avances explorados entre el Somme y el Oise apresamos a 17 prisioneros, entre franceses e ingleses, y cogimos varias ametralladoras.

FRENTE RUSORUMANO

Parte alemán.

BERLIN 8 (3 t.).—Teatro oriental de la guerra.—No ocurrió nada digno de mención.

Entre Wiljka y Molodeczno hicimos descarrillar, por medio de bombas, un tren.

FRENTE ITALIANO

Parte italiano.

ROMA 8 (4 t.).—«En el frente del Trentino, el día 7, a pesar del mal tiempo, han tenido lugar acciones violentas de artillería, especialmente en la zona del valle de Adigio.

Se señalaron pequeños encuentros de infantería entre Lumene y Speta (valle Sugana), en las cuencas del río Felizon (Alto Boite) y en el valle de Sexten (Drava).

El adversario fué rechazado en todas partes.

En el frente Giulia no hay ningún acontecimiento importante que señalar.

Parte austriaco.

VIENA 8 (8 m.).—«Comunicado oficial.—Frente ruso.—No ha cambiado la situación.

Frente italiano.—En el Tirol y en distintos sectores se libraron combates con buen resultado para nosotros.

Un destacamento enemigo que atacó nuestras posiciones en el arroyo Maeso fué dispersado. Dos ataques emprendidos por el enemigo durante la noche pasada contra nuestras trincheras del sector de Coschella fracasaron por completo. Un asalto del enemigo contra nuestras posiciones del monte Solí fué rechazado por nuestra infantería.

Frente rumano.—No han ocurrido acontecimientos de importancia.

FRENTE MACEDONICO

Parte alemán.

BERLIN 8 (3 t.).—«Frente macedónico.—Al Norte del lago de Dojran hubo escaramuzas entre puestos avanzados.

EL BLOQUEO

Buques a pique.

BERLIN 8 (1 t.).—Comunicado oficial.—En el Mediterráneo fueron hundidos ocho vapores y siete veleros, con más de 40.000 toneladas en total; entre ellos, el 19 de Febrero, un transportador, el 20 de Febrero, un vapor de guerra, el 21 de Febrero, un vapor de guerra, el 22 de Febrero, un vapor de guerra, el 23 de Febrero, un vapor de guerra, el 24 de Febrero, un vapor de guerra, el 25 de Febrero, un vapor de guerra, el 26 de Febrero, un vapor de guerra, el 27 de Febrero, un vapor de guerra, el 28 de Febrero, un vapor de guerra, el 29 de Febrero, un vapor de guerra, el 30 de Febrero, un vapor de guerra, el 1 de Marzo, un vapor de guerra, el 2 de Marzo, un vapor de guerra, el 3 de Marzo, un vapor de guerra, el 4 de Marzo, un vapor de guerra, el 5 de Marzo, un vapor de guerra, el 6 de Marzo, un vapor de guerra, el 7 de Marzo, un vapor de guerra, el 8 de Marzo, un vapor de guerra, el 9 de Marzo, un vapor de guerra, el 10 de Marzo, un vapor de guerra, el 11 de Marzo, un vapor de guerra, el 12 de Marzo, un vapor de guerra, el 13 de Marzo, un vapor de guerra, el 14 de Marzo, un vapor de guerra, el 15 de Marzo, un vapor de guerra, el 16 de Marzo, un vapor de guerra, el 17 de Marzo, un vapor de guerra, el 18 de Marzo, un vapor de guerra, el 19 de Marzo, un vapor de guerra, el 20 de Marzo, un vapor de guerra, el 21 de Marzo, un vapor de guerra, el 22 de Marzo, un vapor de guerra, el 23 de Marzo, un vapor de guerra, el 24 de Marzo, un vapor de guerra, el 25 de Marzo, un vapor de guerra, el 26 de Marzo, un vapor de guerra, el 27 de Marzo, un vapor de guerra, el 28 de Marzo, un vapor de guerra, el 29 de Marzo, un vapor de guerra, el 30 de Marzo, un vapor de guerra, el 31 de Marzo, un vapor de guerra, el 1 de Abril, un vapor de guerra, el 2 de Abril, un vapor de guerra, el 3 de Abril, un vapor de guerra, el 4 de Abril, un vapor de guerra, el 5 de Abril, un vapor de guerra, el 6 de Abril, un vapor de guerra, el 7 de Abril, un vapor de guerra, el 8 de Abril, un vapor de guerra, el 9 de Abril, un vapor de guerra, el 10 de Abril, un vapor de guerra, el 11 de Abril, un vapor de guerra, el 12 de Abril, un vapor de guerra, el 13 de Abril, un vapor de guerra, el 14 de Abril, un vapor de guerra, el 15 de Abril, un vapor de guerra, el 16 de Abril, un vapor de guerra, el 17 de Abril, un vapor de guerra, el 18 de Abril, un vapor de guerra, el 19 de Abril, un vapor de guerra, el 20 de Abril, un vapor de guerra, el 21 de Abril, un vapor de guerra, el 22 de Abril, un vapor de guerra, el 23 de Abril, un vapor de guerra, el 24 de Abril, un vapor de guerra, el 25 de Abril, un vapor de guerra, el 26 de Abril, un vapor de guerra, el 27 de Abril, un vapor de guerra, el 28 de Abril, un vapor de guerra, el 29 de Abril, un vapor de guerra, el 30 de Abril, un vapor de guerra, el 1 de Mayo, un vapor de guerra, el 2 de Mayo, un vapor de guerra, el 3 de Mayo, un vapor de guerra, el 4 de Mayo, un vapor de guerra, el 5 de Mayo, un vapor de guerra, el 6 de Mayo, un vapor de guerra, el 7 de Mayo, un vapor de guerra, el 8 de Mayo, un vapor de guerra, el 9 de Mayo, un vapor de guerra, el 10 de Mayo, un vapor de guerra, el 11 de Mayo, un vapor de guerra, el 12 de Mayo, un vapor de guerra, el 13 de Mayo, un vapor de guerra, el 14 de Mayo, un vapor de guerra, el 15 de Mayo, un vapor de guerra, el 16 de Mayo, un vapor de guerra, el 17 de Mayo, un vapor de guerra, el 18 de Mayo, un vapor de guerra, el 19 de Mayo, un vapor de guerra, el 20 de Mayo, un vapor de guerra, el 21 de Mayo, un vapor de guerra, el 22 de Mayo, un vapor de guerra, el 23 de Mayo, un vapor de guerra, el 24 de Mayo, un vapor de guerra, el 25 de Mayo, un vapor de guerra, el 26 de Mayo, un vapor de guerra, el 27 de Mayo, un vapor de guerra, el 28 de Mayo, un vapor de guerra, el 29 de Mayo, un vapor de guerra, el 30 de Mayo, un vapor de guerra, el 31 de Mayo, un vapor de guerra, el 1 de Junio, un vapor de guerra, el 2 de Junio, un vapor de guerra, el 3 de Junio, un vapor de guerra, el 4 de Junio, un vapor de guerra, el 5 de Junio, un vapor de guerra, el 6 de Junio, un vapor de guerra, el 7 de Junio, un vapor de guerra, el 8 de Junio, un vapor de guerra, el 9 de Junio, un vapor de guerra, el 10 de Junio, un vapor de guerra, el 11 de Junio, un vapor de guerra, el 12 de Junio, un vapor de guerra, el 13 de Junio, un vapor de guerra, el 14 de Junio, un vapor de guerra, el 15 de Junio, un vapor de guerra, el 16 de Junio, un vapor de guerra, el 17 de Junio, un vapor de guerra, el 18 de Junio, un vapor de guerra, el 19 de Junio, un vapor de guerra, el 20 de Junio, un vapor de guerra, el 21 de Junio, un vapor de guerra, el 22 de Junio, un vapor de guerra, el 23 de Junio, un vapor de guerra, el 24 de Junio, un vapor de guerra, el 25 de Junio, un vapor de guerra, el 26 de Junio, un vapor de guerra, el 27 de Junio, un vapor de guerra, el 28 de Junio, un vapor de guerra, el 29 de Junio, un vapor de guerra, el 30 de Junio, un vapor de guerra, el 1 de Julio, un vapor de guerra, el 2 de Julio, un vapor de guerra, el 3 de Julio, un vapor de guerra, el 4 de Julio, un vapor de guerra, el 5 de Julio, un vapor de guerra, el 6 de Julio, un vapor de guerra, el 7 de Julio, un vapor de guerra, el 8 de Julio, un vapor de guerra, el 9 de Julio, un vapor de guerra, el 10 de Julio, un vapor de guerra, el 11 de Julio, un vapor de guerra, el 12 de Julio, un vapor de guerra, el 13 de Julio, un vapor de guerra, el 14 de Julio, un vapor de guerra, el 15 de Julio, un vapor de guerra, el 16 de Julio, un vapor de guerra, el 17 de Julio, un vapor de guerra, el 18 de Julio, un vapor de guerra, el 19 de Julio, un vapor de guerra, el 20 de Julio, un vapor de guerra, el 21 de Julio, un vapor de guerra, el 22 de Julio, un vapor de guerra, el 23 de Julio, un vapor de guerra, el 24 de Julio, un vapor de guerra, el 25 de Julio, un vapor de guerra, el 26 de Julio, un vapor de guerra, el 27 de Julio, un vapor de guerra, el 28 de Julio, un vapor de guerra, el 29 de Julio, un vapor de guerra, el 30 de Julio, un vapor de guerra, el 31 de Julio, un vapor de guerra, el 1 de Agosto, un vapor de guerra, el 2 de Agosto, un vapor de guerra, el 3 de Agosto, un vapor de guerra, el 4 de Agosto, un vapor de guerra, el 5 de Agosto, un vapor de guerra, el 6 de Agosto, un vapor de guerra, el 7 de Agosto, un vapor de guerra, el 8 de Agosto, un vapor de guerra, el 9 de Agosto, un vapor de guerra, el 10 de Agosto, un vapor de guerra, el 11 de Agosto, un vapor de guerra, el 12 de Agosto, un vapor de guerra, el 13 de Agosto, un vapor de guerra, el 14 de Agosto, un vapor de guerra, el 15 de Agosto, un vapor de guerra, el 16 de Agosto, un vapor de guerra, el 17 de Agosto, un vapor de guerra, el 18 de Agosto, un vapor de guerra, el 19 de Agosto, un vapor de guerra, el 20 de Agosto, un vapor de guerra, el 21 de Agosto, un vapor de guerra, el 22 de Agosto, un vapor de guerra, el 23 de Agosto, un vapor de guerra, el 24 de Agosto, un vapor de guerra, el 25 de Agosto, un vapor de guerra, el 26 de Agosto, un vapor de guerra, el 27 de Agosto, un vapor de guerra, el 28 de Agosto, un vapor de guerra, el 29 de Agosto, un vapor de guerra, el 30 de Agosto, un vapor de guerra, el 31 de Agosto, un vapor de guerra, el 1 de Septiembre, un vapor de guerra, el 2 de Septiembre, un vapor de guerra, el 3 de Septiembre, un vapor de guerra, el 4 de Septiembre, un vapor de guerra, el 5 de Septiembre, un vapor de guerra, el 6 de Septiembre, un vapor de guerra, el 7 de Septiembre, un vapor de guerra, el 8 de Septiembre, un vapor de guerra, el 9 de Septiembre, un vapor de guerra, el 10 de Septiembre, un vapor de guerra, el 11 de Septiembre, un vapor de guerra, el 12 de Septiembre, un vapor de guerra, el 13 de Septiembre, un vapor de guerra, el 14 de Septiembre, un vapor de guerra, el 15 de Septiembre, un vapor de guerra, el 16 de Septiembre, un vapor de guerra, el 17 de Septiembre, un vapor de guerra, el 18 de Septiembre, un vapor de guerra, el 19 de Septiembre, un vapor de guerra, el 20 de Septiembre, un vapor de guerra, el 21 de Septiembre, un vapor de guerra, el 22 de Septiembre, un vapor de guerra, el 23 de Septiembre, un vapor de guerra, el 24 de Septiembre, un vapor de guerra, el 25 de Septiembre, un vapor de guerra, el 26 de Septiembre, un vapor de guerra, el 27 de Septiembre, un vapor de guerra, el 28 de Septiembre, un vapor de guerra, el 29 de Septiembre, un vapor de guerra, el 30 de Septiembre, un vapor de guerra, el 1 de Octubre, un vapor de guerra, el 2 de Octubre, un vapor de guerra, el 3 de Octubre, un vapor de guerra, el 4 de Octubre, un vapor de guerra, el 5 de Octubre, un vapor de guerra, el 6 de Octubre, un vapor de guerra, el 7 de Octubre, un vapor de guerra, el 8 de Octubre, un vapor de guerra, el 9 de Octubre, un vapor de guerra, el 10 de Octubre, un vapor de guerra, el 11 de Octubre, un vapor de guerra, el 12 de Octubre, un vapor de guerra, el 13 de Octubre, un vapor de guerra, el 14 de Octubre, un vapor de guerra, el 15 de Octubre, un vapor de guerra, el 16 de Octubre, un vapor de guerra, el 17 de Octubre, un vapor de guerra, el 18 de Octubre, un vapor de guerra, el 19 de Octubre, un vapor de guerra, el 20 de Octubre, un vapor de guerra, el 21 de Octubre, un vapor de guerra, el 22 de Octubre, un vapor de guerra, el 23 de Octubre, un vapor de guerra, el 24 de Octubre, un vapor de guerra, el 25 de Octubre, un vapor de guerra, el 26 de Octubre, un vapor de guerra, el 27 de Octubre, un vapor de guerra, el 28 de Octubre, un vapor de guerra, el 29 de Octubre, un vapor de guerra, el 30 de Octubre, un vapor de guerra, el 31 de Octubre, un vapor de guerra, el 1 de Noviembre, un vapor de guerra, el 2 de Noviembre, un vapor de guerra, el 3 de Noviembre, un vapor de guerra, el 4 de Noviembre, un vapor de guerra, el 5 de Noviembre, un vapor de guerra, el 6 de Noviembre, un vapor de guerra, el 7 de Noviembre, un vapor de guerra, el 8 de Noviembre, un vapor de guerra, el 9 de Noviembre, un vapor de guerra, el 10 de Noviembre, un vapor de guerra, el 11 de Noviembre, un vapor de guerra, el 12 de Noviembre, un vapor de guerra, el 13 de Noviembre, un vapor de guerra, el 14 de Noviembre, un vapor de guerra, el 15 de Noviembre, un vapor de guerra, el 16 de Noviembre, un vapor de guerra, el 17 de Noviembre, un vapor de guerra, el 18 de Noviembre, un vapor de guerra, el 19 de Noviembre, un vapor de guerra, el 20 de Noviembre, un vapor de guerra, el 21 de Noviembre, un vapor de guerra, el 22 de Noviembre, un vapor de guerra, el 23 de Noviembre, un vapor de guerra, el 24 de Noviembre, un vapor de guerra, el 25 de Noviembre, un vapor de guerra, el 26 de Noviembre, un vapor de guerra, el 27 de Noviembre, un vapor de guerra, el 28 de Noviembre, un vapor de guerra, el 29 de Noviembre, un vapor de guerra, el 30 de Noviembre, un vapor de guerra, el 1 de Diciembre, un vapor de guerra, el 2 de Diciembre, un vapor de guerra, el 3 de Diciembre, un vapor de guerra, el 4 de Diciembre, un vapor de guerra, el 5 de Diciembre, un vapor de guerra, el 6 de Diciembre, un vapor de guerra, el 7 de Diciembre, un vapor de guerra, el 8 de Diciembre, un vapor de guerra, el 9 de Diciembre, un vapor de guerra, el 10 de Diciembre, un vapor de guerra, el 11 de Diciembre, un vapor de guerra, el 12 de Diciembre, un vapor de guerra, el 13 de Diciembre, un vapor de guerra, el 14 de Diciembre, un vapor de guerra, el 15 de Diciembre, un vapor de guerra, el 16 de Diciembre, un vapor de guerra, el 17 de Diciembre, un vapor de guerra, el 18 de Diciembre, un vapor de guerra, el 19 de Diciembre, un vapor de guerra, el 20 de Diciembre, un vapor de guerra, el 21 de Diciembre, un vapor de guerra, el 22 de Diciembre, un vapor de guerra, el 23 de Diciembre, un vapor de guerra, el 24 de Diciembre, un vapor de guerra, el 25 de Diciembre, un vapor de guerra, el 26 de Diciembre, un vapor de guerra, el 27 de Diciembre, un vapor de guerra, el 28 de Diciembre, un vapor de guerra, el 29 de Diciembre, un vapor de guerra, el 30 de Diciembre, un vapor de guerra, el 31 de Diciembre, un vapor de guerra, el 1 de Enero, un vapor de guerra, el 2 de Enero, un vapor de guerra, el 3 de Enero, un vapor de guerra, el 4 de Enero, un vapor de guerra, el 5 de Enero, un vapor de guerra, el 6 de Enero, un vapor de guerra, el 7 de Enero, un vapor de guerra, el 8 de Enero, un vapor de guerra, el 9 de Enero, un vapor de guerra, el 10 de Enero, un vapor de guerra, el 11 de Enero, un vapor de guerra, el 12 de Enero, un vapor de guerra, el 13 de Enero, un vapor de guerra, el 14 de Enero, un vapor de guerra, el 15 de Enero, un vapor de guerra, el 16 de Enero, un vapor de guerra, el 17 de Enero, un vapor de guerra, el 18 de Enero, un vapor de guerra, el 19 de Enero, un vapor de guerra, el 20 de Enero, un vapor de guerra, el 21 de Enero, un vapor de guerra, el 22 de Enero, un vapor de guerra, el 23 de Enero, un vapor de guerra, el 24 de Enero, un vapor de guerra, el 25 de Enero, un vapor de guerra, el 26 de Enero, un vapor de guerra, el 27 de Enero, un vapor de guerra, el 28 de Enero, un vapor de guerra, el 29 de Enero, un vapor de guerra, el 30 de Enero, un vapor de guerra, el 31 de Enero, un vapor de guerra, el 1 de Febrero, un vapor de guerra, el 2 de Febrero, un vapor de guerra, el 3 de Febrero, un vapor de guerra, el 4 de Febrero, un vapor de guerra, el 5 de Febrero, un vapor de guerra, el 6 de Febrero, un vapor de guerra, el 7 de Febrero, un vapor de guerra, el 8 de Febrero, un vapor de guerra, el 9 de Febrero, un vapor de guerra, el 10 de Febrero, un vapor de guerra, el 11 de Febrero, un vapor de guerra, el 12 de Febrero, un vapor de guerra, el 13 de Febrero, un vapor de guerra, el 14 de Febrero, un vapor de guerra, el 15 de Febrero, un vapor de guerra, el 16 de Febrero, un vapor de guerra, el 17 de Febrero, un vapor de guerra, el 18 de Febrero, un vapor de guerra, el 19 de Febrero, un vapor de guerra, el 20 de Febrero, un vapor de guerra, el 21 de Febrero, un vapor de guerra, el 22 de Febrero, un vapor de guerra, el 23 de Febrero, un vapor de guerra, el 24 de Febrero, un vapor de guerra, el 25 de Febrero, un vapor de guerra, el 26 de Febrero, un vapor de guerra, el 27 de Febrero, un vapor de guerra, el 28 de Febrero, un vapor de guerra, el 29 de Febrero, un vapor de guerra, el 30 de Febrero, un vapor de guerra, el 1 de Marzo, un vapor de guerra, el 2 de Marzo, un vapor de guerra, el 3 de Marzo, un

