DIARIO DE LA MARINA

PERIÓDICO INDEPENDIENTE

Año XLIX | Redacción y Administración: Peligros, 3, entlo. dcha.-Tel. 2.931. | Madrid, Viernes 15 de Junio de 1917. | DOS EDICIONES DIARIAS | Número 14.866.

España, Potencia marítimo-comercial

Las brumas densas que entenebrecían el horizonte nacional, y que impedían ver el desenvolvimiento de la contienda europea, se van disipando, volviendo a sentirse la influencia de la normalidad política, alterada por circunstancias del momento que a todo y a todos nos han hecho apartar la vista del curso de la guerra.

Esta prosigue con la tenacidad sabida por parte de ambas agrupaciones beligerantes; pronunciándose, sin embargo, la balanza cada vez con más inclinación del lado de las Potencias aliadas. Los sacrificios cruentos no se interrumpen, y el antagonismo, tanto material como espiritual, entre los dos bandos, es tan profundo como irreductible.

Por muchas que sean las atenuaciones pseudo-filosóficas que salen a flor de lucha para abreviar esta guerra inconmensurable, no se adquiere otro convencimiento que el de que los adversarios no deponen las armas, y, por consiguiente, que la paz, de que tanto se habla, está todavía muy lejana.

España puede aún mantener su equilibrio de inestabilidad, lo que parece verdaderamente asombroso, y continúa neutral, experimentando, claro es, los inconvenientes de tan difícil situación, que no son tan grandes como las ventajas que de esa actuación se derivan para el interés nacional.

Por lo que toca a los procedimientos y usos de los combatientes, adviértese ya el descorazonamiento que invade el alma germana ante la lenta acción de la campaña submarina, ya de todo en todo contrariada por la implacable persecución de que son objeto los sumergibles alemanes por los cazasubmarinos aliados, que vigilan de un modo incansable y tenaz las zonas en que mayor intensificación alcanza el bloqueo submarino.

Las operaciones militares territoriales acusan predominio en la actuación de los aliados, que cierran obstinadamente los ojos y la voluntad a las sugestivas invitaciones de los Imperios centrales para llegar a una paz convencional; y este inconveniente va resultando tan infranqueable para los austroalemanes, que su férreo espíritu empieza a conmoverse en los espasmos de la impotencia; porque la situación interior en esa orientación se va haciendo insostenible.

Están cada vez peor los países neutrales; sus privaciones, sus esperanzas en un mejoramiento hipotético son cada día más débiles. El comercio universal está paralizado para las transacciones de normalidad, y únicamente se manifiesta en la esfera de actividad de los aliados, que naturalmente procuran favorecerse a sí mismos antes que beneficiar a los neutrales; y esta es la principal contrariedad con que nuestra nación lucha y por la cual anhela que antes con antes pueda proclamarse la paz.

La solidaridad entre las democracias aliadas, como así llaman ahora a la coalición mundial contra los Imperios centrales, adquiere caracteres de firmeza; y lo desagradable que esto pueda resultar para nuestra nación consiste en la indiferencia respecto a nuestros futuros destinos que se advierte y ya asoma por parte de los que, según todos los síntomas, serán después de la guerra los árbitros de la paz, que se establecerá sobre bases de conveniencia y utilitarismo para los que luchan y vencen, juntamente con los que, sin combatir ni vencer, se suman o adhieren, auxilian o ayudan, aun cuando sólo sea en la esfera moral, a las indicadas democracias.

De todo esto resulta que España no debe confiar, o puede confiar muy poco, en que la paz favorezca sus desenvolvimientos comerciales, porque encontrará muchos obstáculos para sus exportaciones; y como al propio tiempo se iniciará un movimiento enorme de restauraciones económicas y mercantiles por parte de los coaligados en favor y provecho de sus respectivos países y sus adherentes, dicho se está que en el horizonte de nuestra actividad comercial se vislumbran aislamientos e indiferencias que costará mucho tiempo y mucha paciencia el desvanecer; a pesar de lo cual nuestra Patria no debe desanimarse, trabajando con el mayor ahinco para eludir ese aislamiento, que es un gran obstáculo para la regeneración de sus energías productoras, sus necesidades mercantiles y sus aspiraciones de Potencia marítimo-comercial.

A. S.

EN LA ZONA DE TETUAN

Un soldado asesinado por los moros

Comunican de Tánger que en la posesión española de Rgaia, cercana al límite de la zona internacional, ha sido asesinado por los moros un soldado de Intendencia.

Atribúyese el asesinato a los soldados de El Raisuli que forman una guardia situada a no mucha distancia de Rgaia, fundándose esta suposición en lo siguiente:

Hace varios días bajó desde la posición indicada a las proximidades de dicha guardia un soldado de Artillería, con objeto de arrancar forraje para las mulas de su batería. Estando dedicado a esta operación, se le acercaron varios de los soldados de El Raisuli, y gritándole que el xerif tenía prohibido que los soldados españoles forrajearan fuera del límite de sus posiciones, le apalearon brutalmente. Volvió el soldado a la posición, dando parte del hecho a un oficial de su batería, el que, poco después, se presentó en la referida guardia a pedir explicaciones al jefe de ella de lo sucedido.

Los de El Raisuli adoptaron tal actitud ante las palabras del oficial, que éste, secundado por un grupo de soldados de distintas Armas que le había seguido (entre los que estaba el soldado después asesinado), se vió obligado a replicar en una forma bien contundente a los insultos de los guardianes raisulistas.

Como además de esto parece que en las diligencias sumariales que se practican un indígena ha declarado que los de la guardia habían prometido venganza del oficial y soldados que les habían castigado, todo ello justifica las sospechas recaídas sobre los de El Raisuli, las cuales, como se ve, están bien fundamentadas.

En las fuerzas que guarnecen las posiciones limítrofes a la zona internacional (entre las cuales, como entre todas las que prestan sus servicios en la región occidental de nuestra zona de influencia, viene reinando desde hace algún tiempo hondo malestar ante las frecuentes insolencias y humillaciones de que son objeto por parte de la gente de El Raisuli, y que, para no desacatar órdenes de Tetuán, se ven obligados a consentir), ha producido el hecho el efecto que es de suponer.»

UN ACTA

Reunidos en Madrid, a trece de Junio de mil novecientos diez y siete, D. Arturo Armada y D. Ricardo Flores Mora, en representación de D. José Mesa de la Peña, y D. Fernando Suárez de Tangil y de Angulo, conde de Vallellano, y D. Lucas Fernández González, en la de D. Pedro Pérez Díaz, para dar solución a una cuestión de honor pendiente entre ambos, acuerdan extender la presente acta narrativa de su reunión:

En la amplia deliberación habida y en las distintas manifestaciones hechas por ambas representaciones, la del Sr. Mesa de la Peña se apresuró a rechazar la apreciación que la del Sr Pérez Díaz formula de que haya podido existir deliberado propósito de provocación en las cartas dirigidas a éste por el Sr. Mesa, quien no buscaba con ellas otra cosa que la explicación que creía serle debida por las molestias que él entendía le habían sido ocasionadas por manifestaciones del Sr. Pérez Díaz, conocidas de referencia por el Sr. Mesa, y acerca de las cuales expone la representación del Sr. Pérez Díaz no puede hacerse responsable a éste porque bien pudiera haber habido error en su apreciación o transmisión.

Reconocido por todos que el origen de este incidente es un error no imputable a ninguno de sus representados, se complacen, reconociendo la cabal caballerosidad de ambos, en retirar cuantas manifestaciones de palabra o por escrito hayan podido ser molestas para alguno de ellos.

Y para que conste así, lo consignan y firman.—Lucas Fernández.—Federico Suárez de Tangil.—Arturo Armada.—Ricardo Flores.—Hay cuatro rúbricas.

Declaraciones del Sr. Dato

El *Petit Parisien* publica una interviú de su corresponsal con el Sr. Dato, quien manifestó:

«Fuí presidente en 1914, y mi política es conocida. Desde el punto de vista exterior, mis sentimientos no han variado y mi política no variará; mi Ministerio vuelve a funcionar, y esto es todo.»

En cuanto a la cuestión militar, dijo el jefe del Gobierno español:

«Es un asunto acerca del cual no puedo hablar aún, puesto que sólo hace veinticuatro horas que he asumido la responsabilidad del Poder. Sólo puedo manifestar que la tranquilidad es completa.»

TRANSPORTES MARITIMOS

Honramos hoy nuestras columnas reproduciendo de las de la importante revista técnica *Vida Marítima* la luminosa ponencia que acerca de los transportes por mar, de tanta transcendencia para el desarrollo de nuestro comercio marítimo, ha presentado al II Congreso de Economía Nacional, recientemente clausurado, el secretario general de la Liga Marítima, D. Adolfo Navarrete.

La competencia reconocida de tan ilustre publicista naval, cuyo trabajo condensa cuanto en pro del desarrollo del tráfico marítimo se puede exponer, las soluciones lógicas y bien pensadas que acerca de esa cuestión tan vital para España se ofrecen en el mencionado trabajo, creemos serán debidamente apreciadas por los Poderes públicos, que estamos seguros han de comprender la urgencia de que nuestros transportes marítimos se organicen en forma que puedan responder a las necesidades de la producción y de la industria nacional, tan necesitadas de una conveniente amplitud, que habrá de ser fecunda en prósperos resultados para la Nación española.

*

«La Sociedad de Estudios Económicos de Barcelona y el Centro de Estudios Económico Administrativos de Madrid, convencidos de que en las circunstancias presentes nuestra nacionalización económica, cuya transcendental importancia es evidente, depende, en primer término, de la revisión sistemática de sus problemas fundamentales, en forma que permita fijar, acertada y eficazmente, los principios directores de una política y de una organización económica nacional, han convocado este Congreso y han procurado con él iniciar la coordinación de todos los elementos útiles para la preparación de un programa de nacionalización y emancipación económica de España.

Abarca la Sección 6.ª el tema de *Los transportes y las comunicaciones*, y encamina su estudio la Comisión organizadora a la determinación de las características del régimen actual de esos transportes y comunicaciones y al establecimiento de una política que, de acuerdo con el interés nacional, permita instaurar en España el régimen más conveniente.

Subdividido el tema, para su estudio, en ponencias que han de analizar separadamente, entre los distintos medios de comunicación, los transportes terrestres y los marítimos, y de estos últimos los «Puertos comerciales» y el «Derecho marítimo mercantil», queda circunscrita mi labor al estudio de los «Transportes marítimos» como industria, concretando las características del régimen actual de ella, y estableciendo los principios de la política que haga del ejercicio de esa industria uno de los instrumentos más eficaces para el fortalecimiento y la emancipación económica de España.

Ciñéndome al programa de trabajos del Congreso, consideraré primero las características del régimen actual de los transportes marítimos, y luego la política más conveniente para su nacionalización y su utilización económica.

Procuraré hacerlo, en síntesis y a grandes rasgos, evitando la prolijidad de un apuntamiento de legislaciones comparadas y de un detalle de organizaciones industriales, que especifique la existente en cada nación, cuyo conocimiento poseen, sin duda, cuantos se ocupan o interesan en estas cuestiones, y que, en resumen, se pueden encontrar fácilmente en las publicaciones de la Liga Marítima Española.

Y trataré, por separado, la parte legislativa y administrativa del régimen, obra primordial de los Gobiernos y los Estados, y la parte más genuinamente industrial y comercial, hija de la iniciativa particular y que abarca las organizaciones dadas a la explotación de esa industria, por los que a ella dedican sus actividades.

Características del régimen actual de los transportes marítimos.

I

INTERVENCIÓN DEL GOBIERNO Y PARTICIPACIÓN DEL ESTADO

Desde los siglos XII y XIII empieza a registrar la Historia actos de los Gobiernos, encaminados al fomento de los transportes marítimos y de la industria de construcción naval. Reconocida la solidaridad intrínseca entre ambas industrias y entre ellas y la economía nacional, y advertido por los Estados, desde los comienzos de su vida, que la navegación y el comercio, realizados con medios propios, eran el instrumento de mayor eficacia exterior y de mayor fecundidad interior que podían utilizar, al par que el más necesario para su existencia autónoma, doctrina simbolizada en el célebre lema de la Liga Hanseática: *Navigare necesse est, vivere non est necesse*, dedicaron unos y otros a esas industrias especialísima atención.

Los Estados les concedieron incesante y progresivamente auxilios, mediante un régimen protector que, compenetrando esas industrias con las conveniencias del Estado mismo, hacía su ejercicio más provechoso para éste, y los Gobiernos intervinieron en el ejercicio de estas industrias para dirigirlo, en forma que respondiera siempre a la acción política y económica que les convenía desarrollar, de suerte que en la concurrencia internacional, las Marinas mercantiles se encontrasen siempre amparadas por los Gobiernos y actuasen de manera provechosa para el Estado.

Aunque entre las industrias en vía de transformación durante el corriente siglo, la de transportes marítimos es la que mayor transformación ha sufrido, pocas son las características del régimen actual de los transportes marítimos, en su parte económica, legislativa y administrativa, que no encuentren su origen en los siglos del XIII al XVI, ni inicien su desarrollo del XVI al XVIII.

En los siglos XIX y XX no han hecho más que perfeccionarse, por los adelantos científicos, y adaptarse a las necesidades o conveniencias, accidentales o peculiares, de cada Estado, los principios fundamentales de ese proteccionismo histórico; unas veces aplicándolos ostensiblemente, con medios directos, y otras empleándolo, hipócritamente, con medios indirectos, o combinando unos y otros, según convenía a la política de los Estados que imperasen, o no, en ellos y en sus afines, esas doctrinas o las libre-cambistas que han sido sustentadas por las naciones fuertes cuando, llegadas a su apogeo económico y mercantil, ejercían ya una hegemonía difícil de contrastar.

Esos principios son los que imperan hoy en el mundo marítimo, en forma de protecciones más o menos indirectas o mixtas en Inglaterra y Alemania, y francamente ultraproteccionistas en el resto de Europa y en el mundo en general, desde el Japón y China hasta los Estados Unidos y la Argentina; y esos son los que han servido de base durante la guerra a los Gobiernos de los Estados beligerantes para acentuar más su intervencionismo directivo y su participación económica en los transportes marítimos y en las construcciones navales, considerándolos sectores de una misma industria y ramas de un mismo tronco.

Que, así como no hay transportes marítimos nacionales sin producción y sin industria propias que sirvan de base al tráfico, haciéndolo solidario con la economía nacional, tampoco los hay sin construcción naval nacional que produzca el buque, instrumento del transporte, de la propia sustancia patria, de suerte que el pabellón, el buque y los elementos que lo integran y las mercancías que transporta representen solidariamente un interés propio y sustantivo de la economía nacional, en el que el transporte marítimo sea prolongación directa o complemento del terrestre, sin soluciones de continuidad, incoherencias ni divergencias, y ambos formen parte de un sistema distributivo y fecundador de la producción y de la industria nacional, de cuyas actividades exteriores son los puertos los órganos más transmisores y reguladores.

De esa suerte, la Marina mercante responde a una organización nacional; es, dentro de su economía, una riqueza, una fuerza, una industria y un medio de expansión. Y, puesto que en la libre concurrencia el triunfo es de los fuertes y la derrota de los débiles, es lógico el interés del Estado de aportar a la Marina mercante, en la competencia internacional, vigoroso apoyo para que su acción, tanto política como económica, sea lo más eficaz posible.

Por eso, todos los países protegen su Marina mercante, nacionalizándola, y con ella la industria de transportes marítimos y su aneja la de construcción naval. Así nacionalizan la acción política exterior e interior. El incremento del nacionalismo y de la intervención del Estado, directa o indirecta, ostensible o secreta, es cada día más intenso en los transportes.

*

Las líneas generales y los preceptos fundamentales que caracterizan el actual régimen protector e intervencionista, son los siguientes:

EN LA CONSTRUCCIÓN NAVAL

Derecho arancelario, de abanderamiento, a la importación o introducción del buque completo, y derechos arancelarios a la introducción de las distintas partes y los materiales y efectos integrantes del buque.

Exención o reducción de dichos impuestos para determinados efectos o materiales que se emplean en la construcción y en el armamento de los buques, o en la de sus máquinas y calderas, y establecimiento de astilleros en zonas francas. Tarifas especiales ferroviarias y marítimas para los materiales que han de ser empleados en dichos astilleros.

Compensación del pago de impuestos y derechos, en forma de primas a la construcción, por tonelada, en el buque, y en las máquinas y calderas con relación a su potencia, y de sobreprima de navegación al buque de construcción nacional, siempre que se haya empleado un mínimo determinado de materiales nacionales.

Bonificación de las primas a la construcción, para estímulo de ésta y su competencia con la extranjera, en relación con la cantidad de materiales nacionales empleados.

Exención o reducción de los distintos impuestos y derechos que afectan a la navegación (transporte, carga y descarga de mercancías, arbitrios de puerto, derechos consulares, de sanidad, practicaje, faros y balizas), a los buques de construcción nacional.

Análogas exenciones o reducciones a los buques de dotación exclusivamente nacional, o que frecuenten, con determinada periodicidad, puertos nacionales y que lleven a bordo determinado personal técnico nacional.

Obligación de la construcción nacional para el buque que se dedique a los tráficos de puerto, pesca y cabotaje nacional o a servicios interiores.

Otorgamiento de préstamos, créditos, hipotecas y anticipos para la construcción naval.

Fomento de los Sindicatos o Asociaciones de constructores navales y de navieros y constructores, así como de constructores y siderúrgicos.

Organización de Escuelas, Montepíos, Cajas de Ahorro, casas baratas, etc., para el personal obrero.

EN LOS TRANSPORTES MARÍTIMOS

Primas a la navegación, por tonelada y mil millas navegadas, en proporción o no con la cantidad de tráfico nacional realizado, y para todos o determinados tráficos o líneas de navegación.

Semiprimas o compensaciones de armamento y de navegación, por razón de impuestos y derechos, tanto por tonelada y milla navegada como por número de días de viaje o de armamento administrativo del buque, o por el número de viajes realizados y en proporción o no con el tráfico nacional.

Bonificación de dichas primas y auxilios, en función de la velocidad y del tráfico nacional y de la regularidad y periodicidad de los servicios, y en relación con determinados tráficos y mercados y clases de mercancías.

Exención o rebaja de impuestos a determinadas mercancías de producción o elaboración nacional, en tráficos directos de buques nacionales.

Trato de favor o preferente, o reducciones análogas a las anteriores, en los servicios e impuestos que afectan al comercio marítimo, para los buques que reunen ciertos requisitos, que sólo pueden obtener los nacionales.

Exclusiva o preferencia del buque de construcción nacional en el tráfico litoral y del cabotaje, y del buque nacional en el de emigración nacional, siempre con dotaciones nacionales.

Contrataciones, mediante subvenciones fijas a largo plazo, o garantía de interés y participación en los beneficios de aquellos servicios marítimos rápidos y regulares, comerciales y postales y subsidiarios militares más necesarios para la normalidad de la vida nacional. Obligación de que en estos servicios los buques, los materiales de aprovisionamiento y consumo, y las dotaciones, sean exclusivamente nacionales, y de que en ellos quede a salvo el preferente interés del Estado.

Fomento de la creación o sindicación de grandes compañías de transportes marítimos y de la Coparticipación en éstas de las grandes Compañías ferroviarias e industriales.

Reclutamiento y enseñanza especial del personal. Creación de instituciones de beneficencia y previsión para el mismo, y organización de asociaciones y gremios profesionales y de reservas navales.

Instituciones de Banca y crédito marítimo y comercial, de hipoteca naval y de seguro marítimo, con anticipos, préstamos o subvenciones, o garantías de interés y participación en los beneficios.

Tarifas combinadas terrestres y marítimas especiales, así como derechos y servicios de puerto excepcionales para la mayor conexión, rapidez y baratura del tráfico.

Organización peculiar de esos servicios combinados y de los puertos, y participación en ellos de las Diputaciones o Municipios, de las grandes Compañías ferroviarias y de navegación y de las grandes industrias.

Organización de todas esas actividades bajo un solo centro director, en forma que hace expeditos y eficaces todos los servicios de transporte y facilita la intervención y dirección de los Gobiernos en ellos, para cuanto es de inte-

rés público en circunstancias normales y extraordinarias.

*

En armonía con los anteriores preceptos administrativos, que responden al concepto primordial de que la Marina mercante, que ejerce la industria de transportes marítimos, debe ser propia e independiente y adecuada a la economía nacional, y debe estar en proporción con la industria y la producción nacional y con la política económica del Estado, porque sólo así es de seguro rendimiento, la iniciativa particular ha desarrollado, a su vez, las organizaciones industriales y comerciales de los transportes marítimos, anticipándose muchas veces a las iniciativas gubernamentales, dentro de las líneas generales y las ideas fundamentales siguientes:

EN LA CONSTRUCCIÓN NAVAL Y EN LOS TRANSPORTES MARÍTIMOS

Organización de astilleros para construcción completa de buques, máquinas y calderas Provisión de los materiales necesarios para esas construcciones.

Contrataciones y convenios, a ese fin, con siderúrgicos, hulleros y otras entidades productoras, y con Compañías navieras y ferroviarias como porteadoras.

Federaciones, Sindicatos y conciertos de productores, transformadores y porteadores.

Organización preferente de los astilleros, con especialización para tipos de buques determinados.

Fijación de los tipos de buques de mayor rendimiento para cada clase de tráfico, y empleo de los sistemas más adecuados de construcción y propulsión.

Construcciones en series de los distintos tipos: buques de altura, gran cabotaje, cabotaje, pasaje de lujo, carga y pasaje, emigración, carga general y transporte de cargas especiales (maderas, carbón, minerales, petróleo, granos, frutas, etc.).

Aplicación del petróleo a la propulsión. Empleo de los motores de explosión. Su aplicación como motores auxiliares en los buques de vela. Buques mixtos.

Organización de grandes Compañías de navegación y Sindicatos o Federaciones de grandes Compañías.

Subdivisiones o agrupaciones especiales para distintas clases de servicios.

Federaciones, Sindicatos, pools, rings, kartels, conferencias y otros sistemas empleados para la regularización de los fletes y los tráficos.

Grandes contrataciones con los Gobiernos, Diputaciones, Municipios, etc., y con las grandes empresas industriales, para sus servicios.

Coparticipación de esas entidades y de las Compañías ferroviarias y explotadoras de los puertos, docks, etc., en las empresas de navegación.

Creación por las grandes Compañías de navegación, constructoras y productoras, con el auxilio de la banca oficial y privada, de grandes instituciones bancarias, de crédito marítimo y comercial, hipoteca naval y otras necesarias para el desarrollo de las industrias de transportes marítimos y sus afines.

Creación, por las mismas Compañías, de instituciones patronales obreras, o sólo patronales, de enseñanza, beneficencia, previsión, albergues, consumo corporativo, etc., etc.

*

Unas y otras iniciativas responden claramente al convencimiento general de que, para la emancipación y la nacionalización económica de los Estados y los pueblos, es preciso que posean unas Marinas mercantes que aseguren sus transportes marítimos con medios propios, y que ellos se verifiquen respondiendo a una vigorosa organización nacional.

De la solidez y del sistema de ésta dependerá que la vida económica interna y la de relaciones externas no sean precarias. Muchos de los problemas o conflictos que parecen originados por faltas de producción, los motivan, en realidad, la insuficiencia o la mala organización de los transportes, la falta de coordinación entre ellos y la industria nacional y la incoherente dirección del conjunto.

La guerra lo prueba, cada vez con más abrumadora evidencia. Ella ha modificado, por otra parte, profundamente, las relaciones entre la industria de transportes marítimos, los Estados y los Gobiernos, y hace cada día más intensa y eficaz la intervención de ellos en ésta.

Para el porvenir más inmediato, parece indudable que la libertad de comerciar y transportar quedará muy restringida, y que los Gobiernos se reservarán una participación en la dirección de esa industria, que les garantice que los cauces por donde desarrolle su fecunda actividad son siempre los convenientes para la política económica de los Estados, en su labor reconstitutiva de tanta riqueza destruída.

Deberá, por tanto, continuar su creciente progresión la protección que ellos otorgan a la industria de transportes marítimos, y a ella responderán o se anticiparán las iniciativas individuales, haciéndose más sólida la trabazón y más común el interés. Lucharán, más aún que hasta ahora, los Estados mismos, las economías nacionales, valiéndose de las Marinas mercantes, en los transportes marítimos, para el rescate de la parte de economía mundial que les sea necesaria; y en esa lucha, los principios y organizaciones que esbozados quedan en esta ponencia, prevalecerán, con fuerza tanto mayor, cuanto más modesta y comprometida sea la situación de cada cual en la contienda, aun habiendo permanecido ajeno a ella.

Por eso creo, afirmándome en arraigadas convicciones, que, en consonancia con cuanto he expuesto en el curso de este trabajo, el Congreso de Economía Nacional, para fijar acertada y eficazmente los principios directores de una política económica de emancipación y fortalecimiento de España, debe, en cuanto a los transportes marítimos se refiere, adoptar los acuerdos y conclusiones siguientes, que resumen en el orden económico y administrativo las principales características del régimen actual de los transportes marítimos, base de futuros desenvolvimientos, cuando se restablezca un equilibrio estable en la vida económica del mundo.

Conclusiones.

Primera.—Sostener, de modo permanente, un régimen protector a la Marina mercante, la construcción naval y las industrias afines y complementarias, que permita el ejercicio de los transportes marítimos, sin trabas administrativas y con medios propios, obtenidos de la producción y el trabajo nacional; de manera que predomine el buque nacional en los tráficos nacionales directos de altura, gran cabotaje, emigración, pasaje, carga y comunicaciones regulares; tenga en ellos preferencia el buque de construcción nacional, y queden siempre reservados para éste, exclusivamente, el tráfico de cabotaje, los servicios de puertos y los tráficos más intensos y periódicos, con los mercados más convenientes a la economía nacional, y siempre con garantía y beneficio de la producción nacional.

Segunda.—Hacer más eficaz ese régimen, mediante contrataciones de los servicios de transporte marítimo más importantes para la normalidad de la vida nacional autónoma, en las que una participación del Estado haga común y recíproco el interés del tráfico, y con organizaciones de los restantes servicios de navegación más libres, que faciliten la acción y el auxilio o estímulo del Estado necesarios para, en unión de los anteriores servicios, resistir la competencia internacional en los transportes y dejar a salvo el interés público en todas circunstancias.

Tercera.—Dotar a las Empresas de navegación y construcción naval de los recursos de Banca y Crédito, tanto comercial como industrial, que necesitan para que el ejercicio de los transportes marítimos sea vigoroso, expedito y fecundo, merced a una íntima compenetración entre la Banca, la Industria y el Comercio.

Cuarta.—Coordinar la organización y el régimen de los transportes marítimos con los terrestres, y la habilitación y el servicio de los puertos, de modo que el buque, el puerto y el ferrocarril funcionen en correlación orgánica, sistemática, y respondiendo a impulsiones coordinadas.

Quinta.—Organizar para ello todos los servicios de la Marina mercante, comunicaciones y transportes marítimos, construcción naval e industrias marítimas en general, coordinando y unificando, además de la administración y la inspección de todos ellos, las de los transportes ferroviarios, del tráfico de los puertos y del comercio exterior, en forma que respondan todos a una política económica nacional.

Sexta.—Fomentar las organizaciones industriales que tiendan a especializar e intensificar el trabajo, y las federaciones, sindicaciones, consorcios y agrupaciones de navieros, constructores, productores, exportadores, etc., así como las asociaciones patronales y obreras, para todos los fines del comercio y del trabajo nacionales y de los transportes marítimos, de suerte que todos esos elementos, en condiciones de vida armónica y de organización análoga a la de sus competidores extranjeros, contribuyan, conjunta y solidariamente, por iniciativa propia y por la acción de los Gobiernos, a la nacionalización y emancipación económica de España.

Madrid, 18 de Mayo de 1917.

ADOLFO NAVARRETE.»

Muerte del obispo de Cádiz

Ayer falleció en Cádiz, víctima de un ataque cardíaco, el obispo de aquella diócesis D. José Rancés y Villanueva.

Todo Cádiz acude a firmar las listas puestas en el palacio arzobispal.

El Sr. Rancés hacía estos días su vida ordinaria. El jueves pasado presidió la procesión del Corpus, y esta tarde su plan era asistir a la procesión de la octava del Corpus.

Ayer mañana fué llamado al palacio el doctor Pineda, médico de cabecera, quien encontró al ilustre prelado con una ligera intermitencia en el pulso. Al mayordomo de su eminencia, canónigo D. José Canals, díjole el doctor que tenía un trastorno cardíaco, padecimiento corriente en la familia, pues han muerto de esta dolencia dos hermanos y la abuela del Sr. Rancés.

Este se levantó y se dedicó toda la mañana a sus tareas habituales. Después de comer pasó a su despacho, y escribiendo una carta para el comandante de Marina, falleció repentinamente de una embolia cerebral.

El finado era obispo desde Noviembre del año 1898, e hizo su entrada en Cádiz el año 1899, siendo gobernador D. Manuel Cano y Cueto y presidente de la Diputación D. Sebastián Martínez Pinillos.

Mañana se celebrarán los funerales en la catedral.

La muerte del ilustre prelado ha sido sentidísima.

EN EL CONTINENTE

La guerra europea

Las operaciones en Francia

Combates parciales.—Los franceses rechazados

Berlín, 15.—Tanto en Flandes como en el Artois sólo hubo en algunos sectores intensa lucha de artillería. Al Este de Ypres hicimos estallar algunas minas en las posiciones inglesas. Fuera de pequeños encuentros de avanzadas, al Sur de Douve, la situación no ha cambiado.

*

Cerca del Vauxaillon atacaron los franceses, después de fuerte preparación de artillería, siendo rechazados Fuera de esto, la actividad de la artillería ha sido muy escasa.

Exitos de los ingleses.

Londres, 15.—Hemos llevado a cabo, con éxito, esta mañana, una operación en el frente de Arras, al Este de Mouchy. Hemos tomado algunos puntos de importancia local, que fueron defendidos tenazmente por el enemigo. Nuestras tropas han progresado en un frente de más de tres kilómetros. Todos los objetivos fueron capturados. Hemos cogido 170 prisioneros, tres oficiales y dos ametralladoras.

En el día de ayer un aeroplano alemán fué derribado, y otros tres obligados a aterrizar. Faltan dos de nuestros aparatos.

Nuestro avance al Este de Messines y la presión de nuestras tropas en el Sur del frente de nuestro ataque, obligó al enemigo a abandonar su primera línea de defensa, entre el río Lys y Shyves. Nuestras tropas han perseguido al enemigo muy de cerca, progresando considerablemente al Este del bosque de Ploegstre.

Hemos ganado terreno también durante la noche, en las cercanías de Gapar. También hemos capturado algunos prisioneros.

Versión alemana del bombardeo de Londres.

Berlín, 15.—Una escuadrilla de nuestros dirigibles llegó ayer al mediodía a la vista de Londres, lanzando bombas sobre la parte occidental de la ciudad, y constatando, con buenas condiciones atmosféricas, varios blancos.

A pesar de un intenso fuego defensivo enemigo, y después de haber librado varios combates aéreos, durante los cuales un aviador inglés fué derribado en el Támesis, todos nuestros aparatos volvieron incólumes a sus bases.

Las víctimas del bombardeo.

Londres, 15.—Un comunicado del mariscal French participa que el total de víctimas en la incursión de ayer es el siguiente: 97 muertos, entre ellos 16 mujeres y 26 niños; 439 heridos, entre ellos 122 mujeres y 94 niños.

Los daños militares son de escasa importancia.

Las operaciones en Rusia

Actividad de los aviadores rusos.

Berlín, 15.—Ayer la actividad de los combatientes no pasó de los límites acostumbrados.

Desde algún tiempo los aviadores rusos han estado más activos, volando varias veces sobre nuestras líneas.

Desde principios del presente mes derribamos cinco aparatos.

El enemigo lanzó bombas sobre Tuckum, y nosotros, en cambio, atacamos desde nuestros aparatos la ciudad de Schlok.

Las operaciones en Italia

Acciones en los Alpes Julianos.

Coltano, 15.—En la meseta de Asiago, durante la noche del 10 al 13, el enemigo ha tratado de sorprender las posiciones que hemos conquistado recientemente en el monte Ortigara.

Descubierto por nuestras tropas de vigilancio el adversario atacó, con gran violencia, con fuerzas considerables. Pero la firme resistencia de los defensores rechazó al enemigo en desorden y le infligió pérdidas muy elevadas.

En el frente de los Alpes Julianos el enemigo, sostenido por su artillería, ha renovado varias veces, durante el día de ayer, pequeñas acciones de sorpresa, al Noreste de Goritzia en el Carso y al Sur de Castagnevizza.

La lucha en los Balkanes

Los búlgaros atacan.

París, 15.—Comunicado del Ejército de Oriente.—En el frente del Ejército de Oriente, los búlgaros han efectuado algunos ataques locales, especialmente en el frente italiano y en las cercanías de la cota 1.050 y en el frente inglés.

Estas tentativas han sido rechazadas totalmente.

Los franceses han hecho algunos prisioneros.

EL BLOQUEO

LA GUERRA EN EL MAR

Llegada de náufragos.

Bilbao, 15.—Han llegado de Vigo, donde desembarcaron el día 9, 18 tripulantes del vapor noruego «Dortenvord», hundido a 30 millas de Finisterre por un submarino alemán. Los recibieron el cónsul de Noruega y el personal del Consulado.

Al ocurrir el torpedeamiento, el «Dortenvord» se dirigía a Nápoles con 2.300 toneladas de carbón inglés.

El comandante del submarino dió tiempo a los tripulantes noruegos para ocupar el bote salvavidas; pero la embarcación zozobró, y los marineros hubiesen perecido de no haberlos recogido un vapor pesquero español, que los condujo a Vigo.

El «Dortenvord» fué hundido con bombas de mano.

Otro vapor hundido.

Barcelona, 15.—Comunican de Palamós que ha entrado en aquel puerto el vapor «Giralda». Cuentan sus tripulantes que a cinco millas del cabo Tortosa han visto hundido un vapor, cuyos palos y antenas de la telegrafía sin hilos sobresalían de las aguas.

*

Hoy ha sido suspendido el servicio extraordinario de la fuerza pública, por haber desaparecido los temores que abrigaba el Gobierno de que pudiera alterarse el orden público. Los guardias de Seguridad han dejado ya las tercerolas de que iban armados los últimos días.

Submarino a pique.

Polduhu, 14.—La tripulación del vapor «Kroenland», llegado a Nueva York hoy, da cuenta de haber hundido un submarino muy grande, cerca de la costa holandesa.

20.100 toneladas destruidas.

Berlín, 15.—En la zona prohibida, alrededor de Inglaterra, han sido hundidas 20.100 toneladas de registro bruto por los submarinos, entre ellas, vapor inglés armado «Phemius» (6.699), con 9.700 toneladas de carga general, de Inglaterra para la India; velero francés «Saint Hubert», con carbón, para Francia; vapor pesquero inglés «Golden Hope», así como «Virgilia».

Los capitanes de estos últimos dos han sido hechos prisioneros

Entre el cargamento de los demás barcos se encontraban principalmente madera, además de aceite de ballena, barba de ballena y carga general.

Uno de los submarinos alemanes tuvo un combate con un velero trampasubmarina, cerca de las islas Hébridas, haciendo, por lo menos, cuatro blancos en dicha trampa.

Un velero detenido.

Stockolmo, 15.—El velero danés «Perusaand» fué detenido ayer por un navío alemán, que le dejó para ir a apoderarse de un vapor sueco.

El «Perusaand» pudo refugiarse en aguas suecas y librarse de la captura

Más barcos echados a pique.

Stockolmo, 15.—Según el «Tidningen», de esta capital, se hundió el vapor sueco «Adda» (2.245), en el trayecto de Goetebor a Hull, a la alturo de Aberdeen, con carga mineral.

Copenhague.—Comunica el Ministerio de Negocios Extranjeros que el vapor danés «Hafnia» ha sido hundido, en viaje de Inglaterra a Gibraltar, en el Golfo de Vizcaya, corriendo la misma suerte el vapor danés «Lif», cuando navegaba del Africa occidental a Dinamarca y se encontraba a la altura de la costa portuguesa.

Cristianía.—El Ministerio de Negocios Extranjeros comunica que ha sido hundido el vapor «Bri y Forsgrund» (1.062), el día 13, como también el vapor «Soerland» (2.472), de la matrícula de Haugesund.

Las tripulaciones de ambos han sido salvadas.

La situación en Grecia

Marcha del ex Rey Constantino.—El nuevo Soberano jura la Constitución.—¿Venizelos al Poder?—La ocupación de Thessalia.

Londres, 15.—El ex Rey Constantino ha salido para su residencia de verano en Tatoi. De aquí saldrá, según su deseo, para Suiza.

El Rey Alejandro ha jurado la Constitución.

El cambio se ha efectuado sin el menor desorden, y se espera que antes de mucho tiempo se encontrará de nuevo en el Poder M. Venizelos.

La Liga anglo helénica, de Salónica, comunica que hay toda clase de razones para creer que M. Venizelos cooperará cordial y lealmente con el nuevo Rey.

El avance de las tropas francesas en Thessalia continúa. Un batallón de cazadores se ha instalado a medio camino entre Baba y Larissa.

Ellarsona y Tirovo han sido ocupados sin incidentes.

En Larissa, la caballería, que formaba la vanguardia, fué recibida a tiros. Los franceses contestaron y vencieron en breve toda resistencia. Después de esta agresión, los griegos han dejado entre sus manos un general, dos coroneles y muchos soldados.

El acto de traición cometido con las tropas francesas no puede imputarse en modo alguno a la población, cuyos sentimientos se han manifestado claramente en el apresuramiento con que las autoridades realistas han sido expulsadas y proclamada la caída de Constantino.

La operación, que consiste en libertar a Grecia de un pequeño grupo feudatario de Alemania, y en garantizar la seguridad del ejército de Oriente, se desarrolla hasta ahora sin incidentes notables.

Cómo salieron los Reyes de Palacio.

Atenas, 15.—El martes, a las cinco de la tarde, abandonaron subrepticiamente el Palacio Real el Rey Constantino, la Reina y las princesas.

Para desorientar a la muchedumbre aglomerada a la puerta de Palacio, se llevó la guardia a otra puerta distinta de aquella por donde había de salir la familia real.

Agolpóse la multitud en esta puerta, y en tanto, salieron los Reyes y las princesas, encaminándose al Palacio viejo, en donde les aguardaba un automóvil, que partió con gran velocidad para El Pireo.

El ex Rey se va.

Atenas, 15.—El Rey Constantino, la Reina Sofía y el Diadoque Jorge han embarcado en un contratorpedero francés esta noche en Oropo, trasladándose a Suiza, vía Italia.

EN LA CAMARA FRANCESA

Declaraciones de M. Ribot

París, 15.—Al abrirse la sesión de la Cámara de los diputados, el general Pershing, acompañado del embajador de los Estados Unidos, Mr. Sharp, tomó asiento en la tribuna diplomática.

Los diputados y el público se pusieron en pie, haciendo una delirante ovación al general americano y a la nación que representa.

Transcurridos algunos minutos y restablecido el silencio, M. Ribot subió a la tribuna, declarando que dará a la Cámara todas las explicaciones que el Gobierno debe darla respecto a su actuación en Grecia.

M. Ribot recordó que, según los términos del Convenio de 1864, la Potencias protectoras tenían el deber de asegurar el régimen constitucional en Grecia.

Francia e Inglaterra estuvieron completamente de acuerdo en reconocer que la verdad constitucional había sido violada, y que el Rey Constantino no podía ser el encargado de volver a ponerla en vigor, pues la nueva tentativa hubiera sido estéril.

Las Potencias protectoras estaban, pues, fundadas, al intervenir para restablecer la Constitución griega, en su verdad.

M. Ribot, elogiando después a Venizelos, fué calurosamente aplaudido.

Elogió más tarde a M. Jonnart, elegido por Francia, Inglaterra y Rusia.

M. Ribot añadió:

«Nos habían amenazado si íbamos a Grecia, es decir, si cumplíamos nuestro deber. Fuimos a Grecia porque no podíamos faltar a nuestro deber, y excepto el incidente aislado de Larissa, ningún acontecimiento lamentable se ha producido.»

M. Ribot relató en breves palabras la acción de la columna francobritánica en Thesalia, y luego expuso cómo M. Jonnart entró en Salamina con fuerzas suficientes para hacer respetar la palabra francesa, para significar que Francia no podía olvidar el asesinato de sus marinos.

M. Ribot dió lectura a los telegramas recibidos de M. Jonnart, explicando el modo como ejecutó las instrucciones que le habían sido dadas, y los resultados de su intervención cerca de M. Zaimis, que terminaron por la abdicación del Rey.

Ese resultado ha producido en el mundo entero la mayor impresión; demostrando que cuando los aliados están estrechamente unidos son capaces de conseguir lo que quieren, y que significa, no solamente sus compromisos con Grecia, sino con todas las Potencias, pues el mejor modo de defraudar las maniobras alemanas era poner en la acción espíritu de decisión.

Monsieur Ribot repitió que las naciones aliadas querían asegurar la unidad de Grecia constitucional, protegida por ellas.

El pueblo de París—continuó—, con su instinto certero en todas las circunstancias, ha comprendido que era uno de los mayores acontecimientos de la historia la entrada en la guerra de Europa de los Estados Unidos, no por la ambición de un espíritu de conquista, sino por espíritu de justicia.

Monsieur Ribot hizo nuevamente aplaudir por la Cámara el Mensaje de Wilson al Gobierno ruso, en el que el Presidente expone cuál debe ser el espíritu y los fines de esta contienda.

Se trata, no de conquistas, sino de restituciones y de liberaciones de pueblos oprimidos. Se trata de Alsacia-Lorena que fué tratada con la mayor saña.

La cuestión de las reparaciones fué también noblemente presentada, y, finalmente, la de la constitución de una Sociedad de naciones. (Vivos aplausos.)

Estos acontecimientos son capaces por sí solos de sostenernos y reconfortarnos como de admitir la posibilidad de que nos dejaramos abatir. (Aplausos y voces en las tribunas de «Esto no es de temer».)

Monsieur Ribot terminó diciendo:

«Míster Wilson ha presentado muy bien la cuestión y somos unánimes al contestarle: «No cederemos y venceremos.» (Vivos aplausos en todos los bancos.)

La cuestión militar

Información interesante.

Nuestro estimado colega *Heraldo de Madrid* publica anoche una interesante información de su corresponsal en Barcelona, a la que corresponden los siguientes párrafos:

«Ahí, en esa Corte, se halla un digno capitán de Infantería, que hace cuatro o cinco días dejó Barcelona para llevar al ejército de Madrid la auténtica expresión de lo que esta Junta superior de defensa hizo ayer, piensa hoy y desea mañana. Las noticias que se reciben de él son satisfactorias por completo. Recorrió cuarteles, visitó Centros... No debo decir más. Es conveniente abrir un paréntesis para hablar de política.

Omitamos comentarios sobre un hecho comunicado aquí desde el albergue moderador: el Rey, para que Maura no diese a la publicidad la nota con la evacuación de su consulta, no le consultó. Estuvo en el alcázar regio, se cumplió la forma externa del llamamiento, pero no le dió ocasión para emitir su parecer. Se temía que dijese algo que repercutiese en el Ejército.

Tiene mucha importancia la subida de los conservadores al Poder. Ya dije, en una de mis anteriores, que en el cambio político que se barruntaba no debía desempeñar la cartera de Guerra ningún ex ministro de ella. Y un ex ministro la ocupa, y eso quiere indicar que no se escuchan advertencias, que se está dispuesto a seguir en el error, que frente a los deseos de una vida nueva se quiere llevar a ese departamento generales que han dejado recuerdos de su gestión.

A fuer de sinceros, precisa declarar que la Junta de Defensa no ha tenido por qué ocuparse en la solución de la crisis ni en la entrada del general Primo de Rivera; pero lo cierto es que no causó buen efecto en esta ciudad, donde hoy radica, mal que pese a Madrid, el centro de las fuerzas políticas españolas con organización definida.

Esta Junta de Defensa asiste, sin mezclarse en política—y lo repito por décima vez—, a los actos de los Gobiernos, y el primero que se espera es el de conocer la nueva voluntad nacional, hoy amañadamente representada en estas Cortes, Cortes cuya mayoría tienen los señores conde de Romanones y García Prieto, y ambos han decretado que no aprobaban sino el artículo 1.° del reglamento de las Juntas.

Si frente a esa supuesta voluntad nacional de hoy ha sido aprobada la integridad del reglamento, forzoso es reconocer que sobre la soberanía de las Cortes ha resultado una soberanía de la Junta.

En mal hora han hecho declaraciones los Sres. García Prieto y conde de Romanones acerca del espíritu liberal y democrático de este reglamento, porque mientras subsistan las actuales Cortes liberales aparecerá lo siguiente:

La mayoría parlamentaria, por boca de sus jefes, declarando antiliberal y antidemocrática la aprobación de un reglamento del cual sólo quiso aceptar un artículo.

El Gobierno conservador, manteniendo esas Cortes, legal, aunque ficticiamente, representantes de la voluntad nacional.

Y frente a la opinión de esas Cortes y de un Gobierno que ahora las sostiene existe otra autoridad más soberana, puesto que aprueba y hace regir el reglamento de las Juntas.

El Centro del Ejército y la Junta de Infantería.

La directiva del Centro del Ejército y de la Armada acordó ayer, en junta de gobierno, enviar un saludo a la Junta de unión y defensa del Arma de Infantería, felicitarla por los altos fines perseguidos y con los que está en absoluto identificada, y poner a su disposición cuantos medios morales y materiales tiene la Sociedad, por estar segura que su labor va encaminada al engrandecimiento de la Patria, el servicio del Rey y el bien del Ejército.

Las gestiones del general Marina.—Comisión a Madrid.

Barcelona, 15.—El general Marina se halla satisfecho de la marcha del conflicto de las Juntas militares de defensa, considerándole resuelto en esencia; ya sólo quedan pequeños detalles por solventar.

Dícese que la oficialidad no tiene el mismo criterio por temer que el Gobierno inicie algunas maniobras.

En el expreso han marchado a Madrid los comisionados por la Junta de defensa del Arma de Infantería. Acudieron a despedirles a la estación gran número de jefes y oficiales, muchos vestidos de paisano.

Adhesiones a las Juntas.

Barcelona, 15.—La Asociación de retirados por Guerra de esta región ha acordado adherirse incondicionalmente para cuanto redunde en beneficio de la Patria y el Ejército, de acuerdo con la Junta de defensa del Arma de Infantería.

Los conflictos obreros

Huelga de mineros.

Oviedo, 15.—La huelga de la mina «Aller» ofrece grave aspecto. Hoy se registraron frecuentes colisiones.

Ante la gravedad del conflicto, la Empresa ha decidido cerrar las minas indefinidamente.

El personal del ferrocarril minero de Sontotrío ha abandonado el trabajo, solicitando aumento de jornal.

Se ha solucionado la huelga de Turón.

Huelga de curtidores.

Zaragoza, 15.—La huelga de curtidores ha quedado resuelta mediante la aceptación, por parte de los patronos, de las siguientes bases:

Primera. Reconocimiento del derecho de asociarse.

Segunda. Jornada de diez horas en los meses de Abril a Septiembre (ambos inclusive) y de nueve en los meses restantes.

Tercera. Las horas extraordinarias se pagarán con un aumento del 50 por 100.

En cambio, la huelga de albañiles no lleva camino de solución. Los obreros no están dispuestos a volver al trabajo hasta que no sea admitida la petición de reducir a ocho horas la jornada.

DESFALCO EN CEUTA

Un banquero a la cárcel

Un colega de la noche refiere en los siguientes términos un suceso ocurrido en Ceuta que ha motivado el encarcelamiento del administrador de la Depositaría de Hacienda y de un banquero de la localidad.

Con objeto de evitar los riesgos inherentes a la conducción de gruesas sumas por la carretera de Ceuta a Tetuán, donde siempre estarían expuestas a la codicia de los moros, se había autorizado al administrador de la Depositaría de Hacienda para efectuar ciertas operaciones que evitasen los mencionados riesgos.

Nada se había sospechado de la conducta del administrador; pero un día recibió el inspector del distrito un anónimo acusador. Decíasele en él que el mencionado funcionario venía disponiendo de una gran parte de las cantidades confiadas a su custodia para prestarlas en Ceuta con un tipo de interés crecidísimo. En la carta figuraba una larga lista de prestatarios.

En vista de eso, personóse el inspector en la Depositaría y procedió a practicar una investigación minuciosa. No faltaba un céntimo. Mas, ateniéndose a la lista de los que habían recibido dinero a préstamo, pudo practicarse cerca de ellos otra pesquisición que puso de resalto la exactitud de la denuncia y la importancia de las sumas prestadas.

El inspector dió cuenta a sus superiores, y el administrador quedó suspenso de empleo y sueldo. Y aquí entra lo más curioso. Apenas se supo que iría otro administrador a Ceuta, el banquero Sr. Coriat personóse ante las autoridades, e hizo una gravísima denuncia.

Efectivamente, en la Caja de la Depositaría faltaba dinero, y si había resultado otra cosa en la visita de inspección era por obra de un procedimiento sencillísimo.

El Sr. Coriat, accediendo a los ruegos del administrador, le había firmado un cheque por valor de la cantidad que faltaba, bajo la promesa de que se le devolvería el documento así que se marchara el inspector. Y ahora, temeroso de perder su dinero, venía a confesar lo ocurrido.

A consecuencia de esta denuncia, intervinieron en los hechos los Tribunales, y el administrador y el banquero han ingresado en la cárcel.

El desfalco, según las noticias que venimos reflejando, excede de un millón de pesetas.

NOTAS POLITICAS

EL NUEVO MINISTERIO

El jefe del Gobierno despachó con S. M. el Rey, y después, en la Presidencia, recibió a los periodistas, a quienes manifestó que había puesto a la firma regia algunos de los nombramientos ya conocidos, y el del marqués de la Frontera para el cargo de director general de Penales.

*

Recogiendo algunas indicaciones de la Prensa respecto a la actuación de este Gobierno, dijo el Sr. Dato:

—Yo no burlo a la opinión pública; soy modesto; pero hago una política formal y clara y respeto todas las opiniones.

No rechazo la crítica de la Prensa; es más, creo que esa crítica es un deber ineludible en ella; pero yo no he dicho nunca que vivamos en una Arcadia. Lo que afirmé es que las cosas han cambiado de un modo sensible en estos últimos días.

Un compañero se refirió a las manifestaciones hechas por el Sr. Villanueva referentes al consejo dado al Rey durante la crisis.

El presidente dijo a este propósito:—Insisto en todo cuanto he dicho ayer Al marqués de Alhucemas no le oído rectificar nada; además, cada uno puede hablar de su consejo, pero no del de los demás, y el mío fué bien claro, y sin embargo lo expresé a los periodistas a mi salida de Palacio, y lo que dije a ustedes eso mismo repito y mantengo.

Es inexacto que hayan ocurrido anoche desórdenes en Bilbao, como tampoco es cierto que en Barcelona hagan servicio las fuerzas de orden público con carabinas mauser. Debe huirse de las exageraciones, y exponer las cosas en sus términos exactos

En realidad, se observa una mejora en la situación general del país, y no hay que hablar de revolución, cuando de lo que se trata es de una evolución a la que los gobernantes atienden y estudian, deseando recoger de ella lo que sea viable, respondiendo de este modo a las aspiraciones del país en sus ansias de mejora.

Así lo demuestra el decreto ya firmado relativo al personal, y muy pronto se llevará a la *Gaceta* otro correspondiente a Gracia y Justicia restableciendo la rigurosa antigüedad para los ascensos en la carrera judicial y a estas medidas seguirán otras inspiradas en la misma buena intención.

Bien sabemos—terminó diciendo el señor Dato—que los Gobiernos no se sostienen cuando la opinión pública les es hostil, y por eso aspiramos a vivir con el apoyo de ésta.

En Gobernación.

Al recibir hoy a los periodistas el ministro de la Gobernación les dijo que esta tarde, a las tres, presentará a S. M. el Rey un grupo de quince de los nuevos gobernadores, quienes inmediatamente saldrán para tomar posesión de sus respectivos cargos.

*

El Sr. Sánchez Guerra manifestó después que las noticias que tenía de toda España acusan tranquilidad, y que no tenía noticia de los sucesos que se dice ocurridos en Toledo.

*

Por último, facilitó el telegrama en el que se da cuenta del accidente ocurrido al aviador militar capitán D. Juan Villaespín en su vuelo al arrancar de Toledo.

DE PALACIO

Han cumplimentado: a los Reyes, el arzobispo de Valencia; al Monarca, el general Balseiro, el duque de Tarancón y D. Fernando Valdés, y a la Reina doña Victoria, la duquesa de la Unión de Cuba, las condesas viudas de Fuenteblanca y de Esteban, ésta con su hija; la condesa de Maceda, la señora viuda de Despujols y doña Ascensión Reinoso de Oruña, con sus hermanas.

*

Esta noche habrá comida en familia en el palacio del infante D. Carlos. Asistirán los Reyes.

*

Se confirma que no habrá jornada en La Granja. Si el calor se acentúa irán los Reyes a aquel Real Sitio por seis o ocho días.

Se asegura que SS. MM. saldrán para Santander el 3 ó 4 de Julio, y al mismo tiempo la Reina doña María Cristina para San Sebastián.

El viaje del general Weyler

Huesca, 15.—Dicen de Jaca que el obispo de la diócesis ha obsequiado con un banquete al general Weyler. Este ha visitado el fuerte de Coll de Hedos, el túnel del Canfranc, el puerto de Sallent y otros puntos de la frontera.

En el Ayuntamiento se le agasajó con otro banquete, y por la tarde revistó los cuarteles, dando con ello por terminada su excursión.

INFORMACION DE GUERRA

Matrimonio.

Se concede Real licencia para contraer matrimonio al comandante de Infantería D. Nazario Cebreiro.

Recompensas.

Se conceden cruces blancas del Mérito Militar con pasador de Industrias al capitán de Ingenieros D. Braulio Amaro, y con el de Profesorado al de la Guardia civil D. Pedro Simarro.

Destinos.

Se nombra vocal interino ante la Comisión mixta de Salamanca al comandante de Caballería D. Timoteo Gómez; de observación ante la de Baleares (Ibiza) al médico primero don Rafael Fioli, y oficial mayor de la de Albacete al comandante de Artillería D. Modesto López.

Pasa a la situación de supernumerario sin sueldo al capitán de Infantería D. Tomás Aparici, y a la de reemplazo por enfermo el auxiliar primero de Intendencia D. Manuel Estébanez.

Mañana publicará el *Diario* una propuesta de destinos de jefes y oficiales de Carabineros.

Bolsa de Madrid

VALORES PÚBLICOS	Día 13	Día 14
4 por 100 perpetuo interior.		
Fin corriente	74 20	00 00
Fin próximo	00 00	00 00
Al contado.		
Serie F 50.000 ptas. nominales	74 10	74 15
» E 25.000 » »	74 1	74 10
» D 12.500 » »	74 60	74 35
» C 5.000 » »	75 85	75 80
» B 2.500 »	75 75	76 25
» A 500 » »	75 25	76 35
» G y H de 100 y 200 »	77 50	75 50
En diferentes series	00 00	76 20
4 por 100 amortizable.		
Serie E 25.000 ptas. nominales	84 50	00 00
» D 12.000 » »	84 50	00 00
» C 5.000 » »	00 00	00 00
» B 2.500 » »	00 00	00 00
» A 500 » »	00 00	00 00
En diferentes series	84 50	00 00
5 por 100 amortizable		
Serie F 50.000 ptas. nominales	00 00	91 35
» E 25.000 » »	91 25	00 00
» D 12.500 » »	91 20	91 45
» C 5.000 » »	91 70	94 90
» B 2.500 » »	91 60	94 80
» A 500 »	92 20	92 25
En diferentes series	00 00	00 00
Ayuntamiento de Madrid.		
Obligaciones de 250 pesetas	00 00	00 00
Idem Erlanger y Compañía	00 00	00 00
Idem por resultas	92 00	00 00
Idem por expropiaciones del interior	00 00	00 00
Idem íd. en el ensanche	00 00	00 00
Bancos y Sociedades.		
Cédulas hipotecarias al 4 %	000 00	96 00
Acciones del Banco de España	458 00	458 00
Idem de la C. A. de Tabacos	289 00	000 00
Idem del Banco Hipotecario	210 00	000 00
Idem del de Castilla	000 00	000 00
Idem del Hispanoamericano	00 00	137 00
Idem del Español de Crédito	000 00	85 00
Idem del del Río de la Plata	000 00	232 00
Idem del Central Mejicano	00 00	00 00
Azucareras preferentes	71 00	71 00
Idem ordinarias	00 00	26 00
Idem obligaciones	00 00	00 00
Otros valores.		
C.ª Gral. Mad.ª de Electricidad	00 00	00 00
Sociedad Eléctr.ª de Chamberí	000 00	00 00
Idem íd íd. obligaciones	00 00	00 00
Electricidad Mediodía Madrid	00 00	00 00
C.ª Peninsular de Teléfonos	00 00	00 00
Canal Isabel II	00 00	00 00
Construcciones metálicas	00 00	00 00
Ferrocarril de Valladolid á Ariza	00 00	00 00
Unión de Explosivos	00 00	000 00
Obligs. Diputación provincial	00 00	00 00
Sociedad Editorial de España.—Fundador	000 00	00 00
Idem íd. íd.—Ordinarias	000 00	00 00
C.ª Madr.ª de Urbanización	000 00	00 00
Cambios sobre el extranjero		
Francos	73 60	73 30
Libras	20 10	20 03

Espectáculos para mañana

COMEDIA.—A las diez, Los cuatro Robinsones.

APOLO.—A las seis, El tesoro.

A las diez, El nido del principal.

A las once, El Presidente Minguez.

COMICO.—A las siete y diez y media, La divina y Maravilla, Manolita Heliet, La Favorita y Sanz.

PARISH.—A las nueve y media, gran funcion desempeñada por la compañía de circo Director, Wiliam Parish.

IMP. DE MARTÍNEZ DE VELASCO. PIZARRO, 15

FOLLETIN NUM. 5.

La expedición a los Dardanelos

(CONTINUACIÓN)

Churchill esta respuesta, abandonó el proyecto y no pensó más en él por aquel entonces. A pesar de ello, siguió despachándose material de desembarco para Alejandría, siempre que hubo ocasión de hacerlo, para el caso en que el Ministerio de la Guerra deseara en el porvenir emprender una acción combinada del ejército y la marina en el Mediterráneo oriental.

DEMANDA DE RUSIA

El día 2 de Enero de 1915, el embajador inglés en Petrogrado cursó al Gobierno un importante telegrama que vino a pesar considerablemente en la situación. Hacía constar en él que la presión turca se dejaba sentir considerablemente en el Cáucaso, y que el Gobierno ruso entendía debía hacerse una demostración contra los turcos en algún otro teatro. Al día siguiente, el Ministerio de Estado envió la respuesta, que fué redactada en el Ministerio de la Guerra, significando que esta demostración sería hecha, si bien entendía que tal acción no afectaría seriamente a la retirada de las tropas enemigas en el Cáucaso. Mr. Churchill estimó que la contestación de lord Kitchener fué el resultado de una conversación que con él tuvo.

El día 2 de Enero, Mr. Churchill recibió la siguiente carta reservada de lord Kitchener: «Por mi parte, no veo la forma de que podamos hacer nada efectivo para ayudar a los rusos en el Cáucaso. Los turcos están retirando la mayor parte de sus fuerzas Adrianópolis y las destinan a reforzar su ejército de contra Rusia, enviándolas probablemente por el mar Negro. Por nuestra parte, no contamos con tropas para poder hacer ningún desembarco. El único sitio en que se podría hacer una demostración para evitar el envío de refuerzos al E., sería en los Dardanelos. No creo que, por algunos meses, nos encontremos en condiciones para emprender una acción seria.»

EL ATAQUE NAVAL

Al llegar a este punto, la Comisión interrumpe el hilo de la narración, para indagar quién fué responsable, en primer lugar, de la proposición para emprender un ataque naval contra los Dardanelos.

Al considerar esta cuestión, debe recordarse que Mr. Churchill mismo, en unión de los técnicos a quienes consultó a la sazón, era partidario de una acción combinada del ejército y la marina, en lugar de emprender un ataque con la flota sola. Al declarar lord Fisher a este respecto, habló de que la operación naval contra los Dardanelos, propuesta por lord Kitchener, era improcedente, y la rechazó con energía fundándose en la carta dirigida por el ministro de la Guerra al de Marina, de que se acaba de hacer mención.

La Comisión no puede estar conforme con este punto de vista de lord Fisher. Lord Kitchener sugirió la necesidad de una demostración, pero ello no quería significar el propósito deliberado de intentar forzar el paso de los Estrechos. Lo que al parecer ocurrió fué que, cuando se puso de manifiesto la necesidad de esta demostración, el primer lord del Almirantazgo entendió que era posible dar forma a ella intentando forzar el paso, y tomó las medidas que en el párrafo que sigue se detallan.

Al considerar las declaraciones prestadas ante la Comisión sobre el particular, se puede conjeturar, sin temor a equivocarse, lo que lord Kitchener pensaba a este propósito en el mes de Enero. Debe tenerse en cuenta que la cuestión que tanto el Gobierno como lord Kitchener tenían que decidir, no fué si el ataque contra los Dardanelos debía ser mixto o exclusivamente naval, sino si debido a la imposibilidad de habilitar una fuerza militar adecuada (lord Kitchener entendía en Enero del 13 que serían precisos 150.000 hombres), debía emprenderse ataque alguno, o si, por otra parte, la operación había de limitarse a una mera demostración.

Lord Kitchener fué grandemente impresionado, sin duda, por la necesidad militar y política de actuar, respondiendo a la demanda que el Gobierno ruso acababa de hacer. El nuevo ejército que estaba organizando no se hallaba listo todavía. El tenía que proveer a la defensa del territorio, a la que siempre concedió la mayor importancia. Por otra parte, se oponía a retirar un solo hombre de Francia. La opinión sustentada por Mr. Churchill en aquel entonces, respecto a los proyectos de éxito de un ataque exclusivamente naval, fué, según mostraremos más adelante, algo más optimista de lo que aseguraban las opiniones de los técnicos. En estas circunstancias,

(Continuará.)

Servicios de la Compañía Trasatlántica

LINEA DE BUENOS AIRES

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

LINEA DE NEW-YORK, CUBA, MEJICO

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

LINEA DE CUBA-MEJICO

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

LINEA DE VENEZUELA-COLOMBIA

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

LINEA DE FILIPINAS

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

LINEA DE FERNANDO POO

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

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

LINEA BRASIL-PLATA

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

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

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

Servicios establecidos por esta Compañía en la costa de España:

Bilbao para Marsella y puertos intermedios todos los jueves.

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

Salidas semanales de pasajes para Valencia, con escalas intermedias.

Salidas de Gijón para Sevilla cada diez días.

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

LLOYD DE ESPAÑA

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

Capital social: Pts. 1.000,000 — **Domicilio social: Prim, 5, Madrid**

Director-Gerente: D. Alberto Marsden.

Esta Sociedad establece **cuentas en participación** con todas las personas y entidades que lo soliciten, y en la cuantía que cada una fije de 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.—**Participación directa** en cada negocio aceptado por la Sociedad y **en la proporción que fije el interesado.—Liquidación mensual de los beneficios**, que correspondan a cada partícipe, por los negocios realizados.

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

Todo **sin desembolso de capital alguno**, y con el máximo de garantía y seguridad que permiten estas operaciones.

Pídanse solicitudes y detalles en las oficinas, Prim, 5, Madrid.

Vickers, sons and Maxim Limited

Oficina en Londres: 32, Victoria Street. S. W.—Constructores de buques de todas clases tanto de guerra como mercantes, máquinas marinas, blindajes, artillería de todos calibres para el Ejército y la Marina, cañones de tiro rápido de los sistemas Vickers, Maxim, etc., ametralladoras y municiones.—Fábricas que posee esta Compañía: Astilleros de Barrow-in-Furnes (antes Naval construcción and Armaments C.° Ltd. at Asrrow-in-Furnes); fábrica de aceros, cañones y blindajes de Scheffield (River Bon Works); fábrica de cañones de fuego rápido, ametralladoras y municiones de Erith y Crayford; fábrica de cañones de fuego rápido y ametralladoras, montajes y proyectiles de Placencia (Placencia de las Armas C.° Ltd. Placencia-Guipúzcoa-España) fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham; fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockolm (Suecia); laboratorio de cartuchería en Dartford; fábrica en North Knot, para proyectiles; polígonos de Eskmeala y Eynsford.—Buques de guerra construídos en los Astilleros de Barrow-in 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 14.000 caballos, para el gobierno peruano; Burik», crucero de primera clase, de 15.200 toneladas y 19.700 caballos, para el gobierno ruso; «Katori», buque de combate de primera clase, de 15.950 toneladas y 16.000 caballos, para el gobierno japonés; «Mikasá», buque de combate de 15.200 toneladas y 15.000 caballos, para el gobierno japonés; «Libertad», buque de combate de primera clase, de 11.800 toneladas y 12.500 caballos, para el gobierno chileno (comprado por el gobierno inglés). Cambiado de nombre se llama «Triumph». Por el gobierno inglés: «Natal», crucero de primera clase, de 13.550 toneladas y 23.500 caballos; «Sentinel» y «Ski nuscher» crucero tipo de «Scout» clase de 2.900 toneladas y 17.000 caballos; «Dominion», buque de combate de 16.350 toneladas y 18.000 caballos; «King Alfred», crucero de primera clase, de 14.100 toneladadas y 30.000 caballos; «Vengeance», buque de combate de primera clase, de 12.950 toneladas y 13.500 caballos; «Hogue», crucero de primera clase, de 12.000 toneladas y 21.000 caballos; «Powerful», crucero protegido de primera clase, de 14.500 toneladas y 25.000 caballos; «Amphitrite», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 18.000 caballos; «Nioba», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 16.500 caballos. Buques mercantes construídos en dichos astilleros: «Empress of India», «Empress of China» y «Empress of Japón». 8.000 toneladas y 10.000 caballos. Además desde el año 1873 hasta la fecha, se han construído 70 buques de distintas clases

Manufactura Mecánica Eibarresa

Escopetas finas de Caza y Tiro pichón.

Víctor Sarasqueta

Eibar (Guipúzcoa)

PROVEEDOR DE LA REAL CASA

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

Carreras Militares

ABIERTA MATRÍCULA EN LA ANTIGUA

Academia Sánchez Pacheco

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

INTERNADO

ARENAL, 24

Arquitectos.--Academia Moreno

Jacometrezo, número 45, principal, Madrid.

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

Azopardo & Cª
Consignaciones y Embarques
Aduanas y Fletamentos
Cadiz (ESPAÑA

EL ATLAS

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

Domicilio social: Prim, 5, Madrid.
Director-Gerente: D. Alberto Marsden.

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

Delegados y Agentes en todas las poblaciones importantes.

Colegio del Cardenal Cisneros

DE 1.ª y 2.ª ENSEÑANZA

Costanilla de Santiago, 6, 1.°

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

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

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

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

ALUMNOS MEDIO-PENSIONISTAS Y EXTERNOS

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

Servicio al Brasil y Río de la Plata

por los nuevos y rápidos vapores

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

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

Salidas de Barcelona cada veinte días.

SERVICIO QUINCENAL

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

Este servicio lo practican los vapores correos

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

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

PARA INFORMES: Sus consignatarios.—En *Barcelona*, Sr. Don Rómulo Bosch y Alsina.—En *Valencia*, Sres. Requena é Hijos.—En *Málaga*, Sra. Viuda de P. López Ortiz.—En *Cádiz*, Gerencia de la Compañía, San Agustín, 2.

LA MEJOR MAQUINA PARA ESCRIBIR

Usad para escribir limpio la máquina

YOST

No tiene cinta.

Comparad la escritura de la máquina

YOST

con todas las demás.

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