

DIARIO DE LA MARINA

PERIÓDICO INDEPENDIENTE

AÑO XLIX

Redacción y Administración: Polígono, 3, sótano. Tel. 2.931.

Madrid, Miércoles 27 de Junio de 1917.

DOS EDICIONES DIARIAS

NÚMERO 14.875

El momento político

AL LADO DEL GOBIERNO

Las graves circunstancias en que el Sr. Dato ha recibido la dirección de los negocios públicos justifican sobradamente que eche mano de cuantos resortes legales le permiten evitar las perturbaciones que ciertos elementos se ocupan en preparar.

Suspender las garantías es una medida que aprueban cuantas personas han visto claramente que se trata de aprovechar la confusión política para llevar a cabo planes que antes estaban aplazados.

No pueden permanecer indiferentes ante el reto lanzado por los enemigos del orden los que aman de corazón a su Patria y tienen puestas sus esperanzas en una era de trabajo y progreso, ya que la cordura nacional ha impedido que nos mezclásemos en la tragedia que arruina al mundo.

En medio del pleito interno de los liberales, de las estridencias de las extremas derecha e izquierda, se va formando un estado de opinión que producirá en plazo breve el que se concentren junto al Rey las fuerzas vivas honradas que aun existen en la política española.

La idea de constituir un Gobierno que se componga de las citadas fuerzas vivas se abre camino y no es vista con disgusto por los que aceptaron las responsabilidades del mando en cumplimiento de un deber de lealtad.

Se impone que el país decida en un Parlamento que sea la expresión de su criterio, y esas Cortes tienen que nacer en un ambiente sano, dentro del cual se eviten, en lo posible, las mistificaciones acostumbraadas.

No es tarea fácil dar forma a la mencionada idea, ni podemos concretar los trabajos que se hacen en tal sentido. Sería inútil también que ensayásemos dar noticia de ellos, porque caeríamos en la censura y no llegaría aquella a nuestros lectores.

Baste consignar que esa labor existe y que los actuales consejeros de Su Majestad se han hecho cargo de los móviles levantados a que obedezca.

Desde el primer momento hicimos constar en estas columnas que prestaríamos decidido apoyo al Sr. Dato, porque estábamos seguros de sus buenos propósitos, que habían de encaminarse, en primer término, a restablecer la paz de los espíritus.

Es muy posible que las fundadas alarmas de estos días no lleguen a confirmarse, evitándose dar la batalla que muchos creían próxima. Por si acaso, bueno es vivir prevenidos, y la primera precaución es robustecer el prestigio gubernamental, otorgando a los que se hallan al frente de la Nación la confianza que merecen.

Prescindamos ahora de credos políticos, de perjuicios sufridos por disposiciones de carácter transitorio y de otras cosas que ahora deben pesar a segundo término.

Lo importante es destruir las maquinaciones contra el interés general y preparar la evolución provechosa de la política interior de España, así como sostener a toda costa la neutralidad absoluta en el orden internacional que tantos beneficios viene produciendo y ha de reportarnos en lo sucesivo.

Las entidades náuticas y el seguro marítimo

Perturbada la navegación mercante a virtud de los bloqueos establecidos por los beligerantes, el Estado ha definido recientemente su intervención en la vida del tráfico marítimo; y para estimular y alentar, tanto a los navieros como al personal que compone las dotaciones de nuestros buques mercantes, y lleno del mejor deseo, ha reglamentado el seguro marítimo de guerra establecido por su orden.

Al publicarse el reglamento del seguro marítimo de guerra quedó establecido que el seguro se contraería a los daños materiales que reconociesen como causa inmediata un hecho de guerra propiamente dicho, a saber: captura, confiscación, naufragio y destrucción del barco o de las mercancías, causadas por buques de guerra o corsarios, torpedos, baterías, minas submarinas y aeronaves.

Quedó establecido que sólo se asegurarían los buques de vapor o vela abando ados en España, y que serían objeto del seguro el casco, máquinas y pertrechos del buque. Tocan-

te a las mercancías se consignó en dicho reglamento que serían objeto del seguro, sea el que fuese el pabellón bajo el que navegasen, las expedidas de puertos españoles hasta su destino y las procedentes de puertos extranjeros consignadas a España.

Respecto al personal, en caso de muerte o incapacidad permanente o absoluta para todo trabajo causadas por accidentes de guerra, se establecieron unos tipos de indemnizaciones muy razonables y que causaron el mejor efecto, creyéndose que tanto por parte de los navieros como de los tripulantes serían bien recibidas.

Así las cosas, el personal marítimo mostró algún desencanto al ver que el seguro de las dotaciones es voluntario por parte del naviero, al que ningún precepto reglamentario le obliga a la expresada condición, y en su vista hizo aquél algunas indicaciones para que se estableciera por el Estado y los navieros el seguro a favor de los marinos, sin exigir a éstos prima alguna, pues de no ser así no se lograba ninguna ventaja positiva para el indicado personal, toda vez que cualquier Compañía de Seguros está siempre dispuesta a asegurar en idénticas condiciones.

En resumen: lo que el personal marítimo esperaba es que se obligue al naviero que contrata con el Estado el seguro del buque y al mismo tiempo de la dotación, siendo de cuenta del Estado y del naviero, o del naviero solo, el abono de las primas; pero en ningún caso de cuenta de las mismas dotaciones.

Hay que advertir que lo fundamental de las indemnizaciones que otorga el Reglamento del Comité de Seguros de guerra es no poder hacer seguro de nave con éste sin hacerse al mismo tiempo de la dotación; cuyo resultado, si no contiene las aspiraciones del personal, es, sin embargo, un paso enorme en su camino, y desde luego superior en extensión y forma a todo lo que hasta ahora se ha legislado de esta naturaleza en todos los países neutrales europeos; es decir, de análoga condición a España.

Esto lo saben muy bien las dotaciones, pero temen que tan laudables propósitos queden sin efecto en la práctica.

¿A qué ese temor? Probablemente nace de la circunstancia de que el Estado obliga al naviero a participar en el seguro en cierta proporción. Las Compañías de Seguros extranjeras no estipulan esa condición, sino que cubren todo el riesgo por sí mismas; y es claro; el personal marítimo español teme que ningún naviero de Vizcaya, por ejemplo, contrate el seguro de sus buques con el Gobierno, y que, a lo sumo, puedan hacerlo en las navegaciones del Mediterráneo a Cete, etc., donde no existe el peligro de accidentes de guerra con caracteres tan agudos como en el Norte; y dicho se está que no asegurándose la nave no se asegura la dotación, y siendo así, el personal no recibirá los beneficios a que aspira del seguro del Estado.

El personal marítimo ha expresado que si el seguro de la nave no puede hacerse sin hacerse al mismo tiempo el de la dotación, se consigne o se diga de un modo claro y terminante que no ofrezca lugar a dudas ni a interpretaciones caprichosas; y de cualquier modo entendiéndose que, sea el que quiera el resultado del seguro de guerra patrocinado por el Estado, éste no debe limitar su acción tutelar sobre el personal marítimo a la presente guerra, pues los riesgos propios de la navegación son permanentes y en todo tiempo debe dicho personal estar protegido por el Estado.

Para tratar de tan interesante extremo al objeto de lograr se implante el seguro obligatorio para todo el personal embarcado, sin distinción de categorías y sin pago de prima alguna por parte de éste, elevar el tipo de percepciones señaladas y hacer que sea efectivo el amparo de los casos determinados y prevenidos en la ley de accidentes del trabajo, las entidades náuticas, invitadas por la Federación de Oficiales de la Marina civil, celebrarán el día 5 del próximo mes de Julio, en Madrid, una asamblea magna, que no se sabe todavía si dadas las actuales posteriores circunstancias de la convocatoria podrá o no verificarse; pero como esto es secundario, siempre podrá estar expedida la vía legal para que tan razonables aspiraciones puedan ser atendidas o, por lo menos, benévolamente escuchadas.

Un pastor en Palacio

Ayer fué recibido en audiencia por S. M. el Rey el pastor de la provincia de Cáceres

Francisco Sancho Mogollón, que es un notable escultor.

Francisco vivía en el pueblo de Malpartida de Cáceres, cuidando ganados, y para entrete-ner sus ocios dedicóse a hacer figuras en los troncos de los árboles y en trozos sueltos de diferentes maderas.

Entre otros trabajos hizo unas estatuas de los Reyes, y, una vez terminadas, decidió venir a Madrid para ofrecerlas a Sus Majestades. Con el pastor fueron a Palacio su convecino Mario Plasencia, el alcalde del pueblo de Malpartida, D. Francisco Mogollón, y el teniente alcalde D. Luis Jiménez García.

El pastor Francisco explicó ante Sus Majestades su modo de trabajar, para lo cual hizo uso, sobre un trozo de madera, de sus útiles de trabajo, y oyó de labios de los Reyes frases de gran elogio y aliento.

Lo más extraordinario del caso de este pastor es que todo lo que hace lo ejecuta por intuición, pues no ha recibido ni la más pequeña lección de Dibujo.

Ahora parece que piensa dedicarse a estudiar para acometer empresas de mayor importancia, siempre trabajando en talla.

INFORMACION DE MARINA

Instrucción escolar.

Se ha dictado una Real orden circular encareciendo el celo de los coroneles de los regimientos de Infantería de Marina para el debido cumplimiento del capítulo XX del reglamento del Cuerpo, relativo a la organización de las Escuelas elementales de instrucción primaria para los soldados en las unidades de su mando, y al efecto se dispone que nombrarán un oficial por regimiento, auxiliado por clases, para la enseñanza, dotándolas de los elementos precisos las Juntas económicas de los regimientos.

Por alojar separadamente, se nombrará un oficial con dicho cargo en las compañías de guardias de arsenales de la Carraca y de El Ferrol.

Los capellanes de los regimientos cooperarán a fin tan importante, dando dos conferencias semanales de moral y doctrina cristiana, y una semanal referente a higiene los médicos de dichas unidades.

Se procurará que los libros y muestrarios que se utilicen para la lectura y escritura contengan sucesos de hechos heroicos y máximas militares, para que la tropa se inspire en altos ejemplos de valor, patriotismo y espíritu militar.

Se dedicarán dos horas a la enseñanza, procurando que su reparto en los horarios permita la asistencia del mayor número posible de individuos; asistirán los sargentos y cabos de servicio interior del cuartel.

Es asimismo la voluntad de S. M. que, con arreglo al expresado capítulo del citado reglamento, funcionen las Academias de sargentos y cabos durante tres días a la semana, advirtiéndose a los cabos que en lo sucesivo, para ascender a sargento, han de prestar el correspondiente examen, que acrediten sus suficiencias, siendo las materias sobre que ha de versar las que determina para la Academia de cabos el «Manual para las clases de tropa del Ejército de 1914».

Dos veces a la semana, los segundos jefes de los batallones darán conferencias a los oficiales subalternos a las que asistirán los capitanes, sobre teoría del tiro, supuestos y temas tácticos, comentando las Ordenanzas de la Armada, ley de Enjuiciamiento, Código penal de la Marina de guerra, reglamento del Detall y contabilidad del Cuerpo, servicio interior de los buques y arsenales e historia de la Marina militar y especial del Cuerpo.

Independientemente de esta instrucción escolar, y con carácter preferente, recibirá la tropa la instrucción teórica, práctica y del tiro ordenada en los distintos períodos por el reglamento táctico y, además, la fuerza de los segundos batallones recibirá la especial para llenar los servicios que les están encomendados.

La inscripción marítima.

Resolviendo dudas sobre inscripción de los individuos que componen la Compañía de mar, se ha resuelto de Real orden lo siguiente:

1.º Que las autoridades de Marina no pueden obligar a los individuos de la compañía de mar de Ceuta a figurar en la inscripción marítima, sólo por el hecho de pertenecer a tal Compañía.

2.º Que en lo que atañe a la inscripción se hallan dichos individuos en las mismas condiciones que los demás ciudadanos, siendo forzoso, por consiguiente, que ingresen en ella los que quieren dedicarse a alguna de las industrias de navegación o pesca a flote y alcazándoles en su caso la prohibición que establece el art. 5.º de la ley de Reclutamiento del personal de marinería.

PROBLEMAS MARITIMOS

Reivindicaciones de carácter económico

Reproducimos íntegramente, no obstante su extensión, el notable informe presentado al Congreso de Economía Nacional por la Junta Central de la Liga Marítima Española, y en nombre de ésta, por su secretario general, don Adolfo Navarrete, por tratarse en él con competencia y elevación de miras dignas de aplauso de todos los importantes problemas que la Marina mercante española tiene actualmente planteados.

Dice así: «Aceptada y estimada como merece por la Junta Central de la Liga Marítima Española la cortés invitación que la Comisión organizadora del Congreso se ha servido hacerle para que remita a éste un escrito, en el que sucintamente se concreten las principales reivindicaciones de carácter económico defendidas por esta entidad desde el principio de su actuación, tiene el honor de corresponder a ella, trazando a grandes rasgos las gestiones principales realizadas por la Liga Marítima, en el campo de nuestra economía».

En realidad, puede afirmarse sin hipérbole que cuantos problemas ha estudiado y conseguido ver resueltos la Liga Marítima afectan al problema económico nacional, porque la doctrina que ha sustentado en ellos ha sido fundamentalmente la de considerar las Marinas militar y mercante, la pesca marítima, la construcción naval y todas las industrias afines y anejas, que abarcan el concepto general de industrias marítimas militares o civiles, dentro de la economía nacional, como fuentes fecundas de energía, trabajo, riqueza y prosperidad, al propio tiempo que base insustituible de nuestra emancipación económica y de nuestra autonomía política en el más amplio concepto de ella.

Por entenderlo así y considerar que la producción de los elementos marítimos necesarios para la defensa nacional, no solamente sirve para garantizar la integridad y la independencia de la Patria, sino también para desarrollar en ésta las grandes industrias metálicas, cuyo rendimiento económico es notorio, y por apreciar asimismo que la Marina mercante, o sea la industria de los transportes marítimos, es, por su actuación exterior y por su arraigo interior, otro factor importantísimo de política mercantil e industrial, que solidariamente con otras industrias, como la de la pesca y las derivadas de ésta, forman un conjunto importantísimo dentro de la economía nacional, que debe ser objeto de una protección especial, para que el metódico crecimiento de todas esas fuerzas lleve consigo apareada la prosperidad nacional, trató la Liga Marítima desde su fundación de fijar el programa de una política que le sirviera de norma y de bandera para toda ulterior gestión social.

Y en el Congreso Marítimo Nacional, convocado por ella y celebrado con extraordinaria brillantez en el mes de Junio de 1901, al que concurrieron las más caracterizadas representaciones civiles y militares de la vida marítima nacional, quedaron fijados con autoridad insuperable los conceptos fundamentales de esa política, y la Liga Marítima, encargada como mandataria de aquel Congreso, de que ellos prevalecieran ante la opinión y los Poderes públicos.

Las conclusiones del Congreso, encaminadas al fomento, mediante protección directa e indirecta, de la Marina mercante, de la construcción naval, de los transportes marítimos, en general, de la minería, así como de la reconstitución del poder naval militar, de la reorganización de las industrias de pesca y del concierto armónico entre todas estas actividades, mediante la unidad de su dirección y la codificación de todos los preceptos legales que las rigen, fueron sintetizadas por la Liga Marítima en una exposición que en 25 de Noviembre de 1903 dirigió al Gobierno, concretando las bases de un proyecto de ley de protección a las industrias marítimas nacionales.

Poco después realizó otra análoga, en cuanto a las organizaciones marítimas militares y a los armamentos navales, y, finalmente, en Octubre del año siguiente, 1904, convocó a una Asamblea de pesca marítima, que se reunió también en Madrid, y cuyos acuerdos, completando los del Congreso Marítimo Nacional, en cuanto a la pesca se refieren, sirvieron también de norma para sus gestiones.

Y como los transportes terrestres y marítimos tienen una relación íntima y una solidaridad indestructible, en Agosto del año 1905 concurrió la Liga Marítima a la Conferencia ferroviaria convocada por el Gobierno, y presentó proposiciones sobre transportes terrestres y marítimos combinados, para el tráfico internacional y en relación con la industria de pes-

ca; y en aquel mismo año colaboró con la Asociación Hullera Nacional a que se verificase, respecto a esta industria, una información análoga a la de la Conferencia ferroviaria, y a ella aportó conclusiones encaminadas a que nuestros transportes marítimos y nuestra Marina militar tuvieran, como base de su autonomía y su independencia, nuestra producción hullera nacional.

Las leyes de organizaciones marítimas y armamentos navales y de comunicaciones e industrias marítimas, de los años 1908 y 1909, así como los proyectos de leyes posteriores de protección a la industria hullera nacional, fueron para la Liga Marítima motivo de honrosa satisfacción, porque vio en ellas sustentados, desarrollados y llevados a la práctica los principios sustanciales que eran base y nervio de su programa.

En el año 1914, después de múltiples gestiones, que sería prolijo enumerar, encaminadas al más eficaz cumplimiento de dichas leyes, tomó la Liga iniciativas, en unión de otras importantes entidades nacionales, para que el Gobierno facilitara la constitución de una Sociedad general de Crédito Marítimo y de Exportación, que ya la ley de Protección a las industrias y comunicaciones marítimas estimó necesaria para el fomento de éstas, y que las circunstancias hacían cada vez de más evidente necesidad, por ser cada día más notorio que el crédito marítimo y de exportación y la hipoteca naval en España son tan deficientes que exigen que el Gobierno intervenga, dando a esas industrias la base económica y financiera de que carecen, y sin la cual, ni puede desarrollarse, ni competir con las extranjeras.

Y en Octubre de aquel mismo año 1914, y para colaborar, cuanto estaba a su alcance, a la patriótica gestión que realizaba la Junta de Iniciativas, dirigió al Gobierno una extensa exposición, llamando su atención sobre el estado en que se encontraban las industrias marítimas y lo que ellas necesitaban, como complemento de cuanto hasta entonces había hecho el Gobierno en su favor. Esas conclusiones fueron las siguientes:

1.º Estricto cumplimiento, hasta el año 1920 como mínimo, de la ley de 14 de Junio de 1909 y del reglamento para su aplicación, llevando a cabo sin demora, en la forma más eficaz posible, para bien de la navegación y de la pesca marítima, cuanto preceptúan los artículos 18, 19, 27 y 28 de dicha ley, hasta ahora, por desgracia, incumplidos.

2.º Urgente creación, con el auxilio y bajo el amparo del Estado y en cumplimiento de lo prevenido en la referida ley, de una Sociedad general de Crédito Marítimo e Hipoteca Naval, que contribuya a la provechosa realización de lo dispuesto en los mencionados artículos de la ley y facilite todas las operaciones bancarias y comerciales derivadas de la navegación, la construcción naval y la pesca marítima.

3.º Adopción de las disposiciones siguientes, como complementarias de dicha ley, con la oportunidad que cada cual, por su índole requiera, en las críticas circunstancias actuales:

a) Implantación del régimen vigente en Italia para el tráfico de la emigración.

b) Dotación, con las cantidades necesarias, de los servicios del cuadro A de la ley del 14 de Junio de 1909 y Real decreto de 23 de Diciembre de 1912, que hasta ahora no han podido verificarse o que se han verificado con insuficiente dotación, a fin de implantar sin merma de las cantidades hasta hoy devengadas y disfrutadas en primas a la navegación por todos conceptos, las líneas que se estimen precisas para la regularidad de nuestros más principales trámites y sustituir aquellas que servían sólo el pabellón extranjero e interesan a la producción nacional, adoptando con preferencia para el o, así como para la continuación o ampliación de los servicios de los cuadros B y C, en la parte que más sufre la competencia extranjera y con carácter provisional o supletorio de los actuales contratos, según los casos, el sistema de contratación con garantía de interés y participación en los beneficios.

c) Establecimiento de primas a la pesca marítima de gran altura, dando al propio tiempo facilidades a navieros, armadores y constructores navales para que puedan realizar operaciones de crédito sobre las primas devengadas.

d) Devolución parcial a las Compañías subvencionadas que lo soliciten, de las fianzas correspondientes a aquellos servicios que tengan ya completamente implantados, con el material correspondiente y suspensión del precepto que prohíbe que el capital en obligacio-

nes de dichas Compañías no puede exceder al capital en acciones.

e) Que en lugar de cobrar a las Compañías de Navegación el 7,70 por 100 de impuesto de utilidades, lo mismo que a las Compañías de transportes terrestres, sólo se les cobra el 2 por 100 del impuesto, como a las Compañías de seguros, o por la tarifa industrial.

Que el impuesto de transporte marítimo se cobre en igual forma que el de transporte terrestre, esto es, el 5 por 100 sobre el impuesto de la tarifa y no sobre el tonelaje.

Que se equipere asimismo el impuesto del timbre para el transporte marítimo con el terrestre.

Que en los puertos en que las tarifas de arbitrios excedan del 50 por 100 del impuesto de transportes, máximo fijado por la ley, se reduzcan a este máximo, como también se reduzcan las que excedan del medio por ciento ad valorem en que pueden gravarse aquellos artículos que están exceptuados de este impuesto.

f) Fomento de las construcciones navales, mediante el fiel cumplimiento de las leyes de 14 de Febrero de 1907 y 14 de Junio de 1909, protectoras de la industria nacional, para que sea construido en España todo el material de Compañías de navegación subvencionadas y de cabotaje, de pesca litoral y costera y cuanto sea posible de pesca de altura, así como todo el material naval destinado al servicio de puertos, faros y balizas, Aduanas y Sanidad.

g) Promulgación de un Código marítimo civil y una ley de Pesca marítima; cumplimiento de la ley de 30 de Diciembre de 1912, dictada para seguridad de la navegación y la pesca, e implantación de una reglamentación internacional de ésta.

h) Levantamiento de las cartas de pesca marítima y establecimiento de las necesarias estaciones oceanográficas y de biología marina.

i) Promulgación de un Código penal de la Marina mercante, ajustado a las condiciones actuales de ésta.

j) Modificación de las leyes de Enjuiciamiento y tribunales de la Armada, aplicables a la Marina mercante, en cumplimiento de lo que dispone la ley de 7 de Enero de 1908.

k) Adaptación de la ley de Accidentes del trabajo a la índole peculiar de la navegación y la pesca marítima, para que el personal que tripula y dota los buques y embarcaciones dedicados a esas industrias, disfrute en los accidentes que sufra en el ejercicio de su profesión de los beneficios de la citada ley.

l) Organización de los Montepíos marítimos y Cajas de Ahorro y Pensiones para el personal naval de todas clases, en la forma más beneficiosa y teniendo en cuenta muy especialmente a la clase pescadora.

m) Creación de las reservas navales, dando ingreso en ellas al personal de la Marina mercante y modificando en el sentido conveniente para ello las leyes de reclutamiento de la Armada y de inscripción marítima.

n) Organización de todos los servicios de la Marina mercante, la construcción naval y la pesca marítima bajo un solo centro directivo, dependiente del ministerio de Marina, donde se reúnan el conocimiento y la administración de ellas, coordinando sus servicios distribuidos en varios ministerios, respondiendo al espíritu y letra de la ley de 7 de Enero de 1908.

Con posterioridad tuvo también la Liga Marítima la satisfacción de ver presentar a las Cortes proyectos de leyes encaminados a la constitución de los Institutos de crédito por ella solicitados, que si bien no se han llevado a la práctica, han tenido una repercusión en la reciente ley de 2 de Marzo del corriente año, de fomento de nuevas industrias y desarrollo de las existentes, en cuya gestión la Liga Marítima ha colaborado, en unión de la Comisión Protectora de la Producción Nacional, en defensa de la economía de todas nuestras industrias navales.

Considerando, por otra parte, que los trastornos económicos que la guerra europea ha producido en nuestra economía nacional exigen procurarse orientación científica, basada en datos concretos de la realidad, para aclarar la nebulosidad que por el momento envuelve los problemas esenciales de nuestra reconstitución económica, si como es nuestra aspiración, no debemos tolerar que nos sorprendan el desconcierto y reajuste de las fuerzas de producción del Continente, y las relaciones industriales y comerciales que aquel reajuste y el nuevo equilibrio económico del mundo europeo habrán de producir al término de la guerra misma, sin conocimiento preciso de nuestras propias necesidades y de la legislación que haya de satisfacerlas, abrió una información, en cuyo resultado se ocupa actualmente, sobre los siguientes temas:

1.º Flota mercante nacional necesaria para satisfacer las necesidades del tráfico directo en sus tres aspectos de servicios regulares, navegación libre y navegación de cabotaje, mercantil, de pasaje y emigración. Protección y organización que requiere el mantenimiento de los transportes marítimos con plena eficacia de su normalidad para la vida nacional.

2.º Protección a la construcción naval, en términos que haga posible elevarla al grado de prosperidad que la defensa nacional, la Marina mercante y las industrias necesitan.

3.º Fomento más conveniente de la industria de pesca marítima.

4.º Organización del personal marítimo civil y de su enseñanza, Montepíos y Pósitos.

5.º Producción nacional mínima de carbón, para surtir al mercado interior y medios de conseguir esa producción y su distribución en forma que nos lleve gradualmente, con la mayor rapidez posible, a nuestra independencia del extranjero. Fomento que esta industria requiere.

6.º Protección que debe ser preferida para la producción siderúrgica y de industrias metálicas, principalmente en lo que atañe de manera más directa a las construcciones navales y al desarrollo de la fabricación de todos los efectos útiles en la armada.

7.º Programa financiero de asociación de capitales y participación del Estado en ella y en el tomento del crédito marítimo.

8.º Política que debe inspirar el arancel y los tratados de navegación y comercio para bien de las industrias y comunicaciones marítimas nacionales.

Tales son, en síntesis, los trabajos más importantes realizados por la Liga Marítima, y las principales reivindicaciones de carácter económico defendidas por ella, dentro de la esfera de acción que le es propia. El detalle consta en las numerosas publicaciones de la Sociedad, que tiene el honor de poner a disposición del Congreso.»

EL PARTIDO LIBERAL

El pleito de la jefatura

Otrécimiento de la jefatura.

Ayer estuvieron reunidos largo rato cambiando impresiones sobre la situación política presente los señores marqués de Alhucemas, Villanueva y Groizard.

Los dos primeros hicieron ver al señor marqués de Alhucemas la necesidad en que estaba de imponerse los mayores sacrificios, aceptando la dirección del partido liberal.

Terminado ese cambio de impresiones, se reunieron los Sres. Groizard y Villanueva, conviniendo la manera como había de ofrecerse la jefatura al señor marqués de Alhucemas.

Conviniere dirigir una carta al marqués de Alhucemas, diciéndole que planteada de nuevo, en ocasión en que el partido se halla en la oposición, la cuestión de la jefatura, y teniendo en cuenta las circunstancias presentes, se le ruega acepte la dirección del partido.

Los primeros firmantes de dicha carta son los Sres. Groizard y Villanueva. No seguirán a estas firmas precisamente las de los ex ministros. Los que de éstos quieran suscribir, lo harán; pero indistintamente, o sea sin guardar orden, y confundidos, por tanto, con aquellos senadores y diputados que sean gustosos en firmar el documento.

Esta referencia del acuerdo tomado la dió el Sr. Villanueva a los periodistas y a algunos diputados de la mayoría.

Varios de éstos discutiéron con el Sr. Villanueva la solución acordada por los presidentes de las Cámaras, manifestándole el presidente del Congreso que en las circunstancias presentes habían creído que era el medio mejor, preferible al menos, a una Asamblea, porque en ésta se habría ido a la misma solución; pero corriendo el riesgo de que se discutiera a personas, que es precisamente lo que en los instantes actuales habría que evitar en bien del partido.

Actitud del conde de Romanones.

El conde de Romanones, que regresó del campo, pasó todo el día en su domicilio, en donde recibió las visitas de algunos amigos suyos.

Habló con éstos de la cuestión de la jefatura, haciendo las siguientes manifestaciones:

—Mi carta no dice más ni menos de lo que digo. Me explicaré. No tiene otra interpretación que la literal, porque no hay nada entre líneas en ella.

He cambiado impresiones ayer mañana con ex ministros amigos míos, pues, aunque parezca mentira, me quedan algunos aún. No hemos tomado acuerdos, en espera de los acontecimientos, aunque desde luego puedo adelantar que mi norma de conducta será el bien del partido liberal.

Se le preguntó qué le había parecido la suspensión de garantías, a lo cual respondió: —El Gobierno que presidió la decretó. Yo no digo más.

Un amigo íntimo del conde de Romanones, que asistía a la conversación, añadió a las palabras que éste acababa de pronunciar: —El Gobierno actual ha venido a demostrar cuán justificada estaba aquella suspensión de garantías.

El Sr. Alba no está conforme.

Uno de los personajes del partido liberal que no aprueba el procedimiento seguido para la designación de jefe, es el Sr. Alba.

Lo convenido el lunes—sostenía—era que se dirigiese una carta a todos los diputados y senadores liberales, consultándoles acerca de la situación y proponiéndoles la jefatura del señor marqués de Alhucemas. La carta iría firmada por los presidentes de ambas Cámaras, como representantes naturales de las mayorías, y luego aquéllos, con los secretarios liberales, harían el escrutinio y se convocaría a una asamblea para proclamar jefe.

No había duda alguna; nadie disputaba al marqués de Alhucemas la designación. Pero hoy, volviendo al viejo sistema, apareció una carta, firmada por cinco o seis ex ministros, adelantándose a invitar al marqués de

Alhucemas a que aceptase la jefatura. En el Congreso se solicitaron las firmas de algunos diputados, que se negaron a darla por entender que no era forma respetuosa para los representantes del partido.

Solicitado yo, dije que asociaría mi voto como diputado; pero que no firmaba entre los ex ministros, porque creía que el sistema procedente era el de acudir al estado llano.

Por la misma razón se abstendrán otros ex ministros.

Un artículo del «Diario Universal».

Nuestro querido colega *Diario Universal* publica anoche un interesante artículo, del cual reproducimos los siguientes párrafos:

«No llegaremos nosotros a renegar de los valores convencionales con que se pretende simular la existencia de los partidos, que nada son si no un haz de ideas y un conjunto de principios directores de la vida nacional; no llegaremos nosotros a decir, como algunos, que por punto general esos valores convencionales están representados por hombre encanecidos en el desacierto.

Pero tenemos que reconocer, a fuer de varones, que esos valores han perdido mucha parte de su cotización pública, y que en política más que en nada, y antes que todo, se impone la renovación.

Lo que importa, y cada día más, no es quien ejerce una jefatura nominal—corona de espaldas y cetro de caña las más veces—, sino qué ideas y qué movimientos de opinión representa cada cual en la esfera gobernante, y todo lo que no sea eso está caducando y cada día se desvanecerá más.

El mundo marcha hoy vertiginosamente, y España no se puede sustraer a ese movimiento.»

EN LA BIBLIOTECA NACIONAL

Homenaje a Menéndez Pelayo

Ayer tarde se verificó en el palacio de la Biblioteca Nacional la inauguración de la estatua en mármol blanco mate, dedicada a don Marcelino Menéndez y Pelayo.

Alzase aquí en el vestíbulo de la Biblioteca, y es debida al escultor Sr. Coullaut Valera, autor del proyecto de monumento a Cervantes premiado en el concurso últimamente celebrado. Esta última obra de arte habíase colocado, para mayor ornamento de la fiesta, en el centro del salón de lectura, que se hallaba artísticamente engalanado con palmeras y tapices.

En el fondo de este salón hallábanse colocados los sillones destinados a las personas de la Real familia, a las personas de su séquito y a las autoridades.

SS. MM. los Reyes D. Alfonso, doña Victoria y doña Cristina hicieron su entrada en el Palacio de la Biblioteca a las cinco y media en punto. Acompañando a las reales personas llegaron el marqués de la Torre, la condesa viuda de Llanos, la duquesa de la Conquista, el conde del Grove y el general Fernández Silvestre.

Momentos antes habían llegado al palacio de la Biblioteca los infantes D. Carlos, D. Fernando, doña Isabel y doña Luisa y la duquesa de Talavera.

Después de ocupar SS. MM. los asientos que se les habían destinado, dió comienzo el acto teatral a la Banda municipal la «Marcha solemne», de Villa.

El aspecto del salón era hermosísimo, figurando en él público bellas y distinguidas damas. Entre éstas recordamos haber visto a la duquesa de Santo Mauro, marquesa de San Martín de Hoyos y señorita de Heredia.

Quando la Banda municipal finalizó la «Marcha solemne», D. Manuel Machado, con la venia de S. M. el Rey, subió a la tribuna y dió lectura de un trabajo sobre «Menéndez y Pelayo como lector», debido a la pluma del académico de la Española y director de la Biblioteca Nacional, D. Francisco Rodríguez Marín.

Después D. José Rivas Groot, escritor colombiano y correspondiente de la Real Academia Española, y el director de la Real Academia de la Historia, P. Fidel Fita, leyeron, respectivamente, trabajos sobre «Menéndez y Pelayo y la América española» y «La Historia como acción social».

A la terminación de los tres discursos oyéronse en la sala entusiastas y calurosos aplausos.

Terminó el acto con un discurso muy cariñoso de D. Enrique Menéndez Pelayo, agradeciendo el homenaje tributado a su inolvidable y glorioso hermano.

Los nuevos tenientes de Infantería

Entrega de los Reales despachos.

Toledo, 27.—Se ha celebrado en la Academia de Infantería la solemne entrega de los Reales despachos a los nuevos oficiales.

En el patio del Alcázar se levantó un artístico dosel.

Ocuparon la presidencia el gobernador militar, general D. Manuel Martín Sedeño; el general D. Manuel Tourné Esbry, y el director de la Academia, coronel D. Enrique Martos.

El gobernador militar y el coronel director de la Academia dirigieron a los nuevos oficiales sentidísimas y patrióticas alocuciones.

EN EL CONTINENTE La guerra europea

Las operaciones en Francia

Los ingleses avanzan en Souchez.—Ocupan el pueblo de La Coulette.

Londres, 27.—Hemos proseguido nuestro avance y aumentado nuestras ganancias durante el día de hoy al Suroeste de Lens.

Las posiciones alemanas en ambas orillas del Souchez cayeron en nuestro poder en más de tres kilómetros de frente y en una profundidad aproximada de un kilómetro. Nuestras tropas han ocupado el pueblo de La Coulette.

Un intento de incursión del enemigo en la noche última al Oeste de La Bassée nos permitió capturar 12 prisioneros.

Los combates aéreos derrribamos ayer dos aparatos alemanes, y otros tres tuvieron que aterrizar con averías. De los nuestros falta uno.

Los franceses penetran en las líneas alemanas.

Berlín, 27.—En Vauxhallon gravitó intenso fuego francés sobre las trincheras que se encuentran firmemente en nuestras manos desde las luchas del 20 y 21 de Junio. Después de un fuego muy vivo los franceses atacaron la posición de altura, ocupada hace poco por nosotros al Noroeste de la granja de Hurtebise.

A pesar de las muchas bajas sufridas por las olas de asalto enemigas, bajo la acción de nuestro fuego, el enemigo logró penetrar en algunos sitios hasta dentro de nuestras líneas.

Un contraataque, que siguió en el acto, los echó casi enteramente de las posiciones ocupadas.

Una empresa de nuestros contingentes de asalto, al Sureste de Tahure, alcanzó su objetivo.

El capitán barón von Riehtshofen derribó en los dos últimos días a su contrario 54, 55 y 56, y el teniente Allmenroeder ayer derribó a su enemigo número 30 en combate aéreo.

Cañones activos en Laffaux.

Paris, 27.—El día ha sido tranquilo, excepto en la región del molino de Laffaux, donde la lucha de artillería fué bastante activa, y en la región de Reims, que ha sido bombardeada violentamente.

Las operaciones en Italia

Ataques y contraataques.—Actividad aérea.

Roma, 27.—En la meseta del Asiago se reanudó la batalla durante el día de ayer.

Desde la noche del 25 nuestras tropas se han opuesto a los desesperados esfuerzos del enemigo que, a pesar de sufrir enormes pérdidas, intentaba recuperar las posiciones recientemente perdidas en el sector del monte Ortigara.

En otros puntos del frente los ataques y contraataques del enemigo han sido completamente contenidos.

En el Carso, anoche, nuestras tropas rectificaron y avanzaron algo nuestra línea en el frente Sur del Versic.

La actividad aérea ha sido mucha durante el día de ayer.

Un aparato enemigo fué derribado por el fuego de nuestras baterías, cayendo en sus líneas al Norte de Asiago.

Durante la noche nuestros aviones bombardearon las obras militares de Nabresina y de Prosecco.

Todos nuestros aparatos regresaron indemnes.

Reunión de generales aliados.

Modane (Saboya), 27.—Se celebró una conferencia militar en la estación de Saint Jean de Maurienne (Saboya), a la cual asistieron los generales Cadorna, Radcliffe (inglés), Foch y Perrin (francés).

El generalísimo italiano, Cadorna, y el francés Foch estuvieron de acuerdo en cuanto a las modalidades de la colaboración de las tropas franco-italianas en las operaciones entabladas en Asia Menor y en los Santos Lugares.

Examinaron también la situación de los Balcanes a consecuencia de los acontecimientos recientes de Grecia, estudiando asimismo los planes de la ofensiva general que los aliados deberán comenzar simultáneamente.

Las operaciones en Rusia

Lucha de exploradores.—Incurción aérea.

Petrogrado, 27.—En Galitzia, en Granvitze, un fuerte destacamento explorador enemigo intentó cercar a nuestros exploradores; pero fué dispersado por una de nuestras compañías de refuerzo.

En la región de Presovtze una compañía austriaca cercó a un destacamento explorador nuestro, mandado por el teniente Muraviev, quien logró que su fuerza se abriera paso en una carga a la bayoneta, regresando todos a nuestras líneas sin haber perdido un solo hombre.

El teniente Muraviev recibió siete heridas graves.

En los restantes frentes hay tiroteo y actividad de vanguardias.

El día 22, seis hidroaviones enemigos, cargados de bombas, efectuaron dos incursiones sobre la parte meridional de la isla de Oesel, azotando 33 bombas sobre los buques anclados

en la rada y las baterías de costa, sin causar pérdidas ni daños materiales. Todos los aeroplanos fueron rechazados por el fuego de nuestros buques y las baterías navales.

La lucha en los Balcanes

Combates de exploradores.

Berlín, 27.—No ha cambiado la situación. Los búlgaros quedaron vencedores en varios combates de vanguardia.

El complot de Noruega

Anuncio de revelaciones sensacionales.—Ahora se explica la desaparición misteriosa de barcos.

Londres, 27.—Según noticias de Cristianía, el descubrimiento del complot, cuya alma era el barón de Raatenfeld, sigue provocando honda emoción y profunda indignación en Noruega.

Un comunicado oficial, con todos los detalles del asunto, será publicado por el Gobierno, y se asegura que se sacarán a la luz pública hechos mucho más sensacionales que los ya conocidos.

Todas las personas comprometidas son alemanas o finlandesas.

Se calcula en más de veinte los buques noruegos que han desaparecido misteriosamente, sin que se haya salvado ningún tripulante; siendo la impresión general que han sido destruidos en alta mar por la explosión de bombas o de máquinas infernales que bajo la apariencia de bloques de carbón fueron colocadas en las bodegas de esos vapores.

Numerosos marineros, cuyos buques fueron destruidos, declaran que así se explican las causas de siniestros que les parecían hasta ahora inexplicables.

La indignación contra Alemania es general y nadie pone ya en duda la fabricación y procedencia de estos artefactos.

Máquinas explosivas y aparatos destructores.

Los complicados todos alemanes.

Cristianía, 27.—Se ha facilitado a la Prensa un ejemplar de cada una de las máquinas explosivas que han sido encontradas.

Hay bombas redondas, bombas imitando trozos de hulla, parecidos a los que se emplean en vapores, 95 de grueso calibre y 12 de pequeño.

Se han descubierto también plumas estilográficas con baterías eléctricas en contacto con un ácido o con un trozo de coruro potásico.

Estas plumas servían para provocar incendios. Dos de ellas estaban vacías, lo que hace suponer que habían sido utilizadas.

Además se han encontrado 32 rollos de tabaco de masticar y 328 cigarrillos muy duros, entre 31 cajas de la Cruz Roja.

Estos cigarrillos contenían «Carborandum» pulverizado, sin duda para ponerlos en los lubricadores de las máquinas para destruir las.

Dichos objetos estaban cuidadosamente empaquetados en cuatro grandes cajas y tres pequeñas, que se descubrieron en casa de un sastre chino llamado Vischansen.

La Policía había recibido confidencias sobre esta importación de explosivos en Febrero último, pero no se han podido efectuar las detenciones hasta el sábado pasado.

Uno de los individuos presos ha declarado que las bombas se destinaban para ser colocadas en los buques norteamericanos que salieron de Noruega.

Más detalles del complot.

Cristianía, 27.—Ningún súbdito noruego está complicado en el asunto de las bombas del correo imperial alemán.

Todos los detenidos son finlandeses o alemanes.

Las declaraciones hechas por numerosos marineros de buques noruegos destruidos prueban que las explosiones que se produjeron repentinamente en los buques y que los incendios estallaron de manera que todos están convencidos que numerosos accidentes que hasta ahora quedaban en misterio, deben atribuirse a esas máquinas infernales.

En varios casos, bombas de esa clase fueron encontradas entre el carbón, después de la salida del puerto de los vapores.

Más de 20 buques noruegos han sido perdidos misteriosamente, sin que nadie haya tenido la menor noticia de sus tripulaciones.

La opinión general en Noruega es que esos buques han sido destruidos por máquinas infernales alemanas.

Prohibición de la pesca

Lisboa, 27.—El Senado ha aprobado una ley prohibiendo la pesca en aguas portuguesas a buques extranjeros. La línea limitando esas aguas está regulada por la aprobada en los respectivos países.

Disponiente Infantería de en el destino del Cuerpo, dades. Quem cese empleo D. Ju de la brigada

Nombrando de la 13.ª brigada D. G. Destinando José Ruibal as para el mlla, 59, y de lIdem al cc Valdes Maris depósito de r Disponible exámenes de res den princ sin interrupci y restablecier de fin de cur modificada, c miento orgán

NOTA

LO QU Como de despachó est vase ningún

Después, dijo el Sr. D celebrará Co de bastante e numerosos as y otros que t

El presidente por el n raba esta ma pleta en toda se las alarma Y no dijo

El ministr decimos, dij telegramas nadores, la t paña, y que Dios y de to dar en que solego en E En cuant tias inevitab procurar su perjudicio a por ahora e

Opin La Epoca persona je li «No pode pensión de en su conju le obligan a tomar nota el marqués sión acorda para dar un Nos hubi parables pa Dato, qu pender las

La ex

Al co obligada tar el he tico pori de Marz que si l aportar en cam elusion que ha

FIRMA DEL REY

Marina.

Disponiendo que el general de brigada de Infantería de Marina D. Pedro Caravaca cese en el destino de jefe de la brigada y servicios del Cuerpo, y destinándolo para eventualidades.

Idem cese en este destino el general de Igual empleo D. Justo Lambea, y se le nombra jefe de la brigada del Cuerpo.

Guerra.

Nombrando general de la segunda brigada de la 13.ª división (Zamora) al general de brigada D. Guillermo Reina y Manescau.

Destinando a los coroneles de Infantería don José Ruibal Puente y D. Manuel Manso Rosas para el mando de los regimientos de Melilla, 59, y de Guipúzcoa, 53, respectivamente.

Idem al coronel de Caballería D. Miguel Valdés Maristany, para el mando del primer depósito de reserva de dicha Arma (Madrid). Disponiendo que a partir del año 1918, los exámenes de ingreso en las Academias militares den principio el 15 de Mayo, continuando sin interrupción hasta el 30 de Junio siguiente, y restableciendo para los exámenes ordinarios de fin de curso la fecha de 1.º de Julio hoy modificada, que consigna el art. 107 del reglamento orgánico de dichas Academias.

NOTAS POLITICAS

LO QUE DICE EL PRESIDENTE

Como de costumbre, el jefe del Gobierno despachó esta mañana con el Rey, sin que llevase ningún decreto a la firma regia.

Después, conversando con los periodistas, dijo el Sr. Dato que esta tarde, a las cinco, se celebrará Consejo de ministros, y que éste será de bastante extensión porque han de resolver numerosos asuntos de Hacienda, de Fomento y otros que tienen gran interés y actualidad.

El presidente, coincidiendo con lo manifestado por el ministro de la Gobernación, aseguraba esta mañana que la tranquilidad era completa en toda España y que van desvaneciéndose las alarmas de estos últimos días.

El ministro de la Gobernación, como antes decimos, dijo a los periodistas, que según los telegramas y noticias que tenía de los gobernadores, la tranquilidad era completa en España, y que confía en que con la ayuda de Dios y de todos los buenos españoles, no tardará en quedar restablecida la normalidad y el sosiego en España.

En cuanto a la censura, lamenta las molestias inevitables que ocasiona, pero procura y procurará suavizarlas todo lo posible y evitar perjuicios a la Prensa; pero de todos modos, por ahora es indispensable aquella medida.

Opinión de un personaje liberal. La Epoca de anoche pone en boca de un personaje liberal las siguientes palabras:

«No podemos reprochar al Gobierno la suspensión de garantías. Sólo él puede apreciar en su conjunto la totalidad de los motivos que le obligan a ello. Lo que sí debemos hacer es tomar nota de este acuerdo, para lamentar que el marqués de Alhucmas levantara la suspensión acordada por el conde de Romanones, para dar una sensación de momento.

Nos hubiéramos evitado muchos daños irreparables para el interés público.

Dato, que gobernó más de dos años sin suspender las garantías, ha tenido que apelar a

ese medio ahora, a los pocos días de subir al Poder.

Las circunstancias mandan.»

El personal de Fomento.

El ministro de Fomento prepara un Real decreto, del que sólo falta el informe del Ministerio de Hacienda, suprimiendo la categoría de oficiales quintos, supresión que irá haciéndose amortizando las vacantes según ocurran y ascendiendo por turno riguroso a la categoría superior.

No queriendo el ministro usar del turno de libre elección, invitó ayer a los empleados aptos para determinado ascenso a que ellos mismos designasen, como lo realizaron, al compañero que creyesen más acreedor al ascenso.

Las conferencias telefónicas.

De orden del Gobierno han quedado desde ayer suspendidas las conferencias telefónicas con toda España.

Suspensión de un periódico.

A consecuencia de haberse dejado de enviar a la censura las galeradas de El Hombre Libre, se ha decretado la suspensión del periódico y ordenado la detención del director.

América en la guerra

La construcción de aeroplanos en Norteamérica.

Nueva York, 27.—El presidente Wilson acaba de dar una sanción a la activa campaña popular en favor de la construcción de un gran número de aeroplanos.

A consecuencia de esta campaña el ministro de la Guerra ha presentado en la Cámara una petición para concesión de un primer crédito de 600 millones de dólares.

Se construirán 2.000 motores de aeroplanos por mes.

El presidente ha aprobado los proyectos del ministro, escribiéndole la siguiente carta:

«Mi querido secretario: Poseo su carta de ayer referente a la fabricación de aeroplanos y enseñanza de los hombres encargados de pilotarlos.

He de decirles que estoy completamente dispuesto a aprobar el programa que señaláis y espero que lo defenderéis enérgicamente ante la Comisión del Congreso.—Firmado, Wilson.»

Anarquistas acusados de alta traición.

Nueva York, 27.—Los anarquistas Goldmann y Brookmann, detenidos por delitos de alta traición, han sido puestos en libertad provisional, bajo la fianza de 25.000 dólares cada uno.

El proceso presentará un interés considerable, por tratarse de hechos contrarios a la constitución del Estado y a la seguridad del país.

Se sabe que los acusados han estado en inteligencia con el enemigo durante el tiempo de guerra.

La escuadra americana.

Río Janeiro, 27.—La escuadra americana ha zarpado hoy de Río para Montevideo, después de haber sido objeto sus tripulantes de entusiásticas manifestaciones de la población y colonias aliadas.

CINEMATOGRAFO

Marca Imperator d'Ernemam nuevo, completo para proyecciones en teatros, se vende. Tiene objetivo Imperator, banco de hierro, linterna, motor, arco, resistencia regulable, embobinador y dispositivo para proyecciones fijas.—Razón: Peligros, 3, Sr. Montilla.

Bolsa de Madrid

VALORES PÚBLICOS

4 por 100 perpetuo interior.

Table with 3 columns: Valor, Día 25, Día 2. Rows: Fin corriente, Fin próximo.

Al contado.

Table with 3 columns: Valor, Día 25, Día 2. Rows: Serie F 50.000 ptas. nominales, E 25.000, D 12.500, C 5.000, B 2.500, A 500.

4 por 100 amortizable.

Table with 3 columns: Valor, Día 25, Día 2. Rows: Serie E 25.000 ptas. nominales, D 12.000, C 5.000, B 2.500, A 500.

5 por 100 amortizable

Table with 3 columns: Valor, Día 25, Día 2. Rows: Serie F 50.000 ptas. nominales, E 25.000, D 12.500, C 5.000, B 2.500, A 500.

Ayuntamiento de Madrid.

Table with 3 columns: Valor, Día 25, Día 2. Rows: Obligaciones de 250 pesetas, Erlange y Compañía, Idem por resultados, Idem por expropiaciones del interior, Idem id. en el ensanche.

Bancos y Sociedades.

Table with 3 columns: Valor, Día 25, Día 2. Rows: Cédulas hipotecarias al 4%, Acciones del Banco de España, Idem de la C. A. de Tabacos, Idem del Banco Hipotecario, Idem del de Castilla, Idem del Hispanoamericano, Idem del Español de Crédito, Idem del Río de la Plata, Idem del Central Mejicano, Azucareras preferentes, Idem ordinarias, Idem obligaciones.

Otros valores.

Table with 3 columns: Valor, Día 25, Día 2. Rows: C.º Gral. Mad.º de Electricidad, Sociedad Eléctric.º de Chamberí, Idem id. id. obligaciones, Electricidad Mediodía Madrid, C.º Pentasular de Teléfonos, Canal Isabel II, Construcciones metálicas, Ferrocarril de Valladolid a Ariza, Unión de Explosivos, Oblig. Diputación provincial, Sociedad Editorial de España, —Fundador, Idem id. id.—Ordinarias, C.º Madr.º de Urbanización.

Cambios sobre el extranjero

Table with 3 columns: Valor, Día 25, Día 2. Rows: Francos, Libras.

Las tentativas de paz

El sucesor de Hoffmann.

Berna, 27.—El nuevo consejero Mr. Ador ha prestado juramento, pronunciando antes una alocución en la que ha declarado que observará una absoluta imparcialidad poniendo todo su esfuerzo para que se respete la soberanía y la libertad de Suiza, observando escrupulosamente los deberes de la neutralidad y permaneciendo fiel a las tradiciones de honor, lealtad y justicia de la confederación.

Apazamiento de la conferencia de Stockolmo.

Stockolmo, 27.—El Boletín del Consejo de obreros y soldados de Petrogrado publica la siguiente información:

«A ruego de los compañeros franceses que no podrían venir a tiempo para asistir a la conferencia internacional socialista de Stockolmo, se aplaza la reunión para una fecha ulterior, que será anunciada de acuerdo con las demás partes.»

Los socialistas ingleses.

Londres, 27.—En contestación a la invitación del Consejo obrero de Petrogrado, el Comité ejecutivo del partido socialista británico ha acordado pedir pasaportes para los señores Inkpin, secretario general; Shaw y Dineberd, que acompañarán a Mr. E. C. Fairchild, como delegado en la conferencia de Stockolmo.

Dimisión de Grimm.

Estokolmo, 27.—Grimm ha dimitido el cargo de secretario de los «Zimmerwaldianos».

La oficina del Congreso se traslada de Berna a Estokolmo, y Grimm será sustituido por una Comisión de tres miembros.

Por otra parte, Grimm ha declarado que devuelve su mandato de consejero nacional y de jefe de partido socialista suizo.

Colegio de Procuradores

Se han celebrado las elecciones de cargos, quedando la Junta constituida en la forma siguiente:

Decano por reelección, D. Luis Soto y Hernández; vocal primero, D. Francisco Miranda y García Cerauda; vocal segundo, D. Francisco del Pozo Pastrana; vocal tercero, D. Vicente Turón Bosca; tesorero, D. Mateo Martínez Mereda; contador, D. José Monsalve y San Pedro; secretario primero, D. Francisco Anón Alberca Mazuecos; secretario segundo, B. Lorenzo Olarte López Carvajal, y archivero, D. Antonio Paramés y González.

Accidente de aviación

Un comandante y un teniente heridos.

Guadalajara, 27.—Esta tarde se elevaron en un aeroplano el comandante de Infantería señor Izquierdo y el teniente Sr. Montero.

Al aterrizar cayó el aparato con gran violencia, quedando debajo ambos aviadores.

Unos labriegos que por allí pasaban en el momento del accidente, les prestaron socorro.

El comandante Sr. Izquierdo sufrió la amputación de una pierna, hasta el punto de creerse que será preciso amputársela. El señor Montero se produjo ligeras erosiones.

INFORMACION DE GUERRA

Gratificaciones.

Sueldos.—Se concede la gratificación de efectividad al capitán (E. R.) D. Víctor Canales.

Se concede el sueldo anual de 2.750 pesetas al celador del material de Ingenieros D. Angel Oliva, y el de 2.500 al auxiliar de Oficinas del Material D. Lorenzo Manjón.

Se concede abono de 250 pesetas, para gastos de uniforme, al segundo patrón de la compañía de Mar de Melilla D. Arturo Morán.

Profesorado.

Se dispone que el comandante D. Luis Alba y el capitán D. Félix Santamaría continúen en el Colegio de María Cristina hasta fin del presente curso.

Se anuncia concurso para cubrir una vacante de comandante de Artillería, profesor de la clase de explosivos en la Escuela de Equitación Militar.

Destinos.

Destínase al segundo de Zapadores al primer teniente de Ingenieros D. Pablo Pérez Seoane, y al ministerio de la Guerra al coronel de Ingenieros D. Fernando Plajá.

Se autoriza cambien entre sí de destino los capitanes de Infantería D. Santiago Albertí y D. Luis Barrera, y los de Ingenieros D. Honorato Manera y D. José Rodrigo.

Destínase al servicio de Aeronáutica a los capitanes de Ingenieros D. Luis Sousa y don José Hernández Cheda y a los primeros tenientes D. Luis Manzanague y D. Roberto White.

Carabineros.

Se elimina de la escala de aspirantes a ingreso de Carabineros al primer teniente de Caballería D. Sebastián Cortés.

Nombramiento.

Se nombra jefe de la Comisión militar de estudios de los ferrocarriles de la séptima región al comandante de Estado Mayor D. José María Baigorri.

Compañía Trasatlántica

El vapor «Isla de Panay», de esta Compañía, saldrá en expedición extraordinaria el día 30 del actual de Bilbao, el 1.º de Julio próximo (eventualmente), de La Coruña, y el 2.º de Vigo, directo para Nueva York, admitiendo carga para el expresado puerto.

Espectáculos para mañana

ODEON.—A las nueve y media, Mignon.

APOLO.—A las seis, El asombro de Damasco.

A las diez y media, Agua, azucarillos, y aguardiente, La verbena de la Paloma.

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

A las cinco, gran función de moda.

CINE IDEAL.—Todos los días estrenos de interesantes películas. Desde las cuatro y media.

PROYECCIONES.—Sección continua de cinematógrafo (grandes éxitos).

CIRCO REINA VICTORIA.—Compañía ecuestre, gimnástica, acrobática.—Todos los días, notables debuts de artistas, españoles y extranjeros.

FRONTÓN MADRID.—Todos los días tarde y noche grandes partidos de pelota a raqueta entre agraciadas señoritas.

Advertisement for Moore's pen and Martínez de Velasco stationery. Includes text: 'MOORE'S Es la pluma estilografica mejor hasta hoy conocida. Puede llevarse en el bolsillo en cualquier posición sin temor a que se salga; con pluma de ORO GARANTIZADA. DEPÓSITO Y VENTA Martínez de Velasco PAPELERIA PELIGROS, 3.-MADRID'

IMP. DE MARTÍNEZ DE VELASCO. PIZARRO, 15

FOLLETIN NUM. 15.

La expedición a los Dardanelos

(CONTINUACIÓN.)

RESPONSABILIDAD DE LORD KITCHENER

Al comentar los hechos arriba apuntados, se ve obligada la Comisión, bien a su pesar a hacer resaltar el hecho de que lord Kitchener fué el principal responsable de los acuerdos tomados durante el crítico período comprendido entre 16 de Febrero y 10 de Marzo; siempre en la creencia, naturalmente, de que si lord Kitchener viviera posiblemente podría aportar alguna luz sobre lo ocurrido. Sin embargo, en cumplimiento de su deber, ha de llegar a las conclusiones apuntadas, juzgando por la información que ha tenido a su alcance.

La situación de lord Kitchener en aquel entonces fué en extremo difícil. Con las fuerzas de que disponía había de atender a la defensa del territorio y a las necesidades en Flandes y en Egipto. No son, pues, de extrañar sus vacilaciones para emprender una nueva operación militar en gran escala, en un teatro de operaciones tan distante como el de que se trata. Los acontecimientos posteriores se encargaron de poner de manifiesto que los temores que él abrigaba para un futuro inmediato, crecían de fundamento; pero sería injusto el imputarle una sombra de censura por un proceder que la más elemental previsión justificaba.

Refiriéndonos, sin embargo, a la situación en aquel entonces parece extraño que lord Kitchener y sus colegas no se dieran cuenta más exacta de la realidad. Desde el momento en que fueron concentrados en la vecindad de los Dardanelos grandes efectivos, aunque éstos no fueran desembarcados, la situación no podía por menos de experimentar un cambio material, pues cualesquiera que hubieran sido las intenciones del Gobierno, la opinión pública en todo el mundo, fué llevada a la creencia de que existía el propósito de emprender un serio ataque combinado por mar y tierra. El argumento de la pérdida de prestigio adquirió, por lo tanto, mayor fuerza de la que antes había tenido. Desde el momento en que se llegó al acuerdo del 16 de Febrero,

quedaban sólo dos caminos a seguir: el aceptar el criterio de que por razón de los compromisos existentes en otras partes no se podía habilitar la fuerza necesaria para una acción en el Mediterráneo oriental, arrestrando la posible pérdida de prestigio que hubiera acarreado el abandono del ataque naval contra los Dardanelos cuando resultaba evidente la necesidad de una operación militar en gran escala, o haber afrontado con tesón los riesgos que se ofrecían en otros teatros e inmediatamente hacer un esfuerzo para entrar en los Dardanelos por un rápido y bien organizado ataque combinado con las fuerzas que hubieran sido precisas.

Desgraciadamente, el Gobierno no siguió ninguno de esos dos caminos. Según el propio mister Asquith, el factor tiempo era muy importante, y a pesar de ello el Gobierno vaciló durante tres semanas, por lo menos, y nada resolvió en ningún sentido, perdiéndose así la oportunidad en el obrar, ya que se dió tiempo a los turcos para reforzar sus posiciones con la ayuda de oficiales alemanes; con el resultado de que la oposición que nuestras tropas encontraron más tarde, fué de un carácter mucho más formidable de lo que se había previsto. Además, cuando el acuerdo fué tomado al fin, resultó muy lejos de ser completo. Y la esperanza de renunciar en absoluto a una acción militar «decidida», no fué abandonada.

La Comisión entiende que Mr. Churchill tenía razón cuando concedía tan gran importancia a la demora en el envío de la 29 división y la de territoriales que había dispuesta en la metrópoli.

NOMBRAMIENTO DE SIR IAN HAMILTON.—INSTRUCCIONES DE LORD KITCHENER

Durante los primeros días de Marzo, se acordó conferir el mando de las tropas reunidas en los Dardanelos al general sir Ian Hamilton. Por las instrucciones que recibió y la conversación sostenida con lord Kitchener, se desprende que el alcance de las operaciones militares que se iban a realizar no estaba bien decidido todavía. Las instrucciones contenían los siguientes extremos:

La flota ha emprendido el forzamiento del paso de los Dardanelos. El empleo de fuerzas militares en gran escala para cooperar con ella debe entenderse sólo en el caso de que la flota fracase en la empresa, después de haber agotado todos los recursos a su disposición. Habiéndonos comprometido en la operación de forzar los Estrechos, no cabe pensar en abandonarla.

Al comparecer sir Ian Hamilton ante la Comisión

(Continúa)

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 22 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 Paliza, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón, Sabanailla, Curaçao, Puerto Cabello y La Guayra. Se admite pasaje y carga con trasbordo para Veracruz, Tampico y puertos del Pacífico.

LINEA DE FILIPINAS

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

LINEA DE FERNANDO POO

Servicio mensual saliendo de Barcelona el 2, de Valencia, el 3, de Alicante el 4, de Cádiz el 7, para Tánger, Casablanca, Mazagán, (Es

calas facultativas), Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma y puertos de la costa occidental de África. Regreso de Fernando Poo el 2, haciendo las escalas de Canarias y de a Península indicadas en el viaje de ida.

LINEA BRASIL-PLATA

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

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

IBARRA Y COMPANIA SEVILLA

VAPORES DE LA COMPAÑIA

Cabo Roca, 1.582 toneladas; Cabo San Sebastián, 1.583; Cabo de la Nao, 1.558; Cabo Trajesa, 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 Ortega, 1.453; Cabo Creus, 1.421; Cabo Prior, 1.020; Cabo Silleiro, 1.026; Itálica, 1.070; La Cartuja, 808; Triana, 748; Vizcaya, 831; Ibaizabal, 742; Luchana, 395; Cabo Santa María, 156.

Servicios establecidos por esta Compañía en la costa de España:

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

Salidas semanales de pasajes para Valencia, con escalas intermedias.

Salidas de Gijón para Sevilla cada diez días.

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

Vickers, sons and Maxim Limited

Oficina en Londres: 32, Victoria Street, S. W.—Constructores de buques de todas clases tanto de guerra como mercantes, máquinas marinas, blindajes, artillería de todos calibres para el Ejército y la Marina, cañones de tiro rápido de los sistemas Vickers, Maxim, etc., ametralladoras y municiones.—Fábricas que posee esta Compañía: Astilleros de Barrow-in-Furnes (antes Naval construction and Armaments Co. Ltd. at Assra-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 Co. Ltd. Placencia-Guipúzcoa-España); fábrica de cartuchos metálicos de Birmingham; fábrica de cañones de tiro rápido y ametralladoras de Stockholm (Suecia); laboratorio de cartuchería en Dartford; fábrica en North Knot, para proyectiles; polígonos de Eskmeala y Eynsford.—Buques de guerra construídos en los Astilleros de Barrow-in-Furnes: «San Paulo», buque de combate de primera clase, de 10.200 toneladas y 23.500 caballos, para el gobierno brasileño; «Almirante Grau» y «Coronel Bolognesi», cruceros tipo de «Scouts», clase de 3.200 toneladas y 14.000 caballos, para el gobierno peruano; «Burik», crucero de primera clase, de 15.200 toneladas y 19.700 caballos, para el gobierno ruso; «Katori», buque de combate de primera clase, de 15.950 toneladas y 16.000 caballos, para el gobierno japonés; «Mikasa», buque de combate de 15.200 toneladas y 15.000 caballos, para el gobierno japonés; «Libertad», buque de combate de primera clase, de 11.800 toneladas y 12.500 caballos, para el gobierno chileno (comprado por el gobierno inglés). Cambiado de nombre se llama «Triumph». Por el gobierno inglés: «Natal», crucero de primera clase, de 13.500 toneladas y 23.500 caballos; «Sentinel» y «Ski nischer» crucero tipo de «Scout» clase de 2.900 toneladas y 17.000 caballos; «Dominion», buque de combate de 16.350 toneladas y 18.000 caballos; «King Alfred», crucero de primera clase, de 14.100 toneladas y 20.000 caballos; «Vengeance», buque de combate de primera clase, de 12.950 toneladas y 13.500 caballos; «Hague», crucero de primera clase, de 12.000 toneladas y 21.000 caballos; «Powerful», crucero protegido de primera clase, de 14.500 toneladas y 25.000 caballos; «Amphitrite», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 18.000 caballos; «Nioba», crucero protegido de primera clase, de 11.000 toneladas y 16.500 caballos. Buques mercantes construídos en dichos astilleros: «Empress of India», «Empress of China» y «Empress of Japan», 8.000 toneladas y 10.000 caballos. Además desde el año 1873 hasta la fecha, se han construído 70 buques de distintas clases.

Carreras Militares

ABIERTA MATRÍCULA EN LA ANTIGUA

Academia Sánchez Pacheco

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

INTERNADO

ARENAL, 24

Arquitectos.—Academia Moreno

Jacomeirezo, número 45, principal, Madrid.

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

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

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

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

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

Pídanse BOLETIN con detalles y vístese el Colegio para cerciorarse de sus condiciones higiénicas y material de enseñanza.
ALUMNOS MEDIO-PENSIONISTAS Y EXTERNOS

LLOYD DE ESPAÑA

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

Capital social: Pts. 1.000,000

Domicilio social: Prim, 5, Madrid

Director-Gerente: D. Alberto Marsden.



Esta Sociedad establece cuentas en participación con todas las personas y entidades que lo soliciten, y en la cuantía que cada una fije de su emano. 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 participante, por los negocios realizados.

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

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

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

Manufactura Mecánica Eibarresa

Escopetas finas de Caza y Tiro pichón.

Víctor Sarasqueta

Eibar (Guipúzcoa)

PROVEEDOR DE LA REAL CASA

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



EL ATLAS

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

Domicilio social: Prim, 5, Madrid.

Director-Gerente: D. Alberto Marsden.

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

Delegados y Agentes en todas las poblaciones importantes.



VAPORES 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 id.
«CADIZ» de 7.500 id.
«VALBANERA» de 7.500 id.

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

Salidas de Barcelona cada veinte días.

Agencia en Madrid: Sr. D. Gustavo Lospés, Zetuán, 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.

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 id.
«MARTIN SAENZ» de 5.500 id.
«PIO IX» de 6.000 id.
«CATALINA» de 8.000 id.
«BALMES» de 6.500 id.

LA MEJOR MAQUINA PARA ESCRIBIR

Usad para escribir limpio la maquina

YOST

No tiene cinta.

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

Comparad la escritura de la maquina

YOST

con todas las demás.

